Madrid cultuur

Gezins vakantie

Na de feestdagen

VogelVrijeFietser

januari - februari 2007 • jaargang 32 • no 1

Fietsersbond

Fietser keert klimaatcrisis

AMSTERDAM RAI

DE FIETS- EN WANDELBEURS VOOR VAKANTIE EN RECREATIE



Fiets en Wandelbeurs

FIETS VAKANTIE BEURS



GRAFISCH ONTWERP MAAIKE PFANN, KUNSTENMAKERIJ.COM FOTO'S DEBBY GOSSELINK



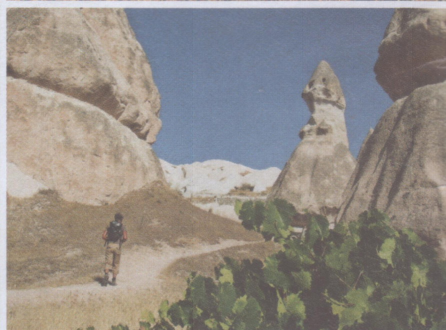
FOTO MARCO MEIJERINK



FOTO INTERTREK WANDELREIZEN







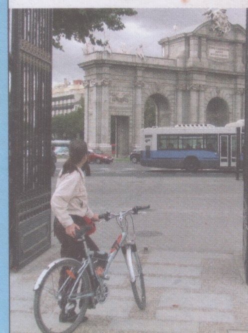


Geen enkele beurs in Europa biedt zo veel informatie over vakantie en recreatie voor enthousiaste fietsers en wandelaars. Je vindt hier alles over routes, kamperen, accommodaties, fietsen en fietsaccessoires, buitensport, nordic walking, gps en oriëntatie, handige spullen, nieuw materiaal, fiets- en wandelorganisaties en toeristische informatie van VVV's en verkeersbureaus. Fraaie lezingen nemen je mee door de mooiste gebieden en in de workshops leer je alles over fietsen en wandelen in binnen- en buitenland.

3 EN 4 FEBRUARI 2007 VAN 10-17 UUR

WWW.FIETSENWANDELBEURS.NL

januari-februari 2007



Inhoud



ARTIKELEN

RUBRIEKEN

REDACTIONEEL



Prius versus Ion

Bijna tegelijkertijd zijn ontwerpers uit de auto- en fietsindustrie op precies hetzelfde idee gekomen. Onafhankelijk van elkaar besloten ze de fiets en de auto met een hulpje uit te rusten: een elektromotor. Het was een goed idee. De Sparta Ion en de Toyota Prius verkopen goed. Met die hybride auto's is de overheid bijzonder verguld. De elektromotor zorgt voor een laag benzineverbruik en dat wordt beloond met duizenden euro's belastingvoordeel. Maar hoe zuinig ook; die auto blaast nog steeds broeikasgassen de lucht in. Zou de elektrische fiets dan eigenlijk niet meer recht hebben op belastingvoordeel? Daarmee zou de overheid de elektrische fiets - nu vooral populair onder senioren - voor woon-werkverkeer kunnen promoten. Het werk, dat voor velen altijd te ver leek om te fietsen, komt met een elektrische fiets ineens dichterbij. Dankzij de elektromotor kun je een stuk verder fietsen en je komt niet bezweet aan. Ik weet zeker: met het duwtje in de rug van de elektromotor en een belastingvoordeeltje zullen veel werknemers verleid worden de auto te laten staan.

Michiel Slütter

Stelling

Op steeds meer plaatsen – Flevoland, Friesland, Delft en Apeldoorn – is al een gratis Fiets APK georganiseerd. Geen overbodige luxe, zeggen veel fietsenmakers, want de staat van de fiets zou veel te wensen overlaten.



Een verplichte fiets-APK is een goed idee

→ **Christine Goerres van Joop Zandbergen Rijwielen in Grou, een van de deelnemers aan de Friese Fiets APK:**
'Het is een heel goed idee. Een fiets-APK is belangrijk in verband met de veiligheid. Laatst hebben we de fietsen van eersteklassers van de VMBO-school gekeurd. Waar daar allemaal aan kapot was, daar sta je nog van te kijken. De algehele staat van de fietsen was slecht. Vooral remmen en licht waren erg vaak stuk. We hebben ze niet gerepareerd. De leerlingen hebben we een advies meegegeven waarop staat wat er aan de fiets mankeert en wat de reparatie zou kosten. Maar we hebben er hier nog niet zo veel terug gezien voor reparaties. Dat is wel jammer.'

→ **Clyde Moerlie van Veilig Verkeer Nederland:**
'Je moet een APK niet verplicht stellen. Een verplichte APK kan negatief werken, omdat het mensen ontmoedigt te gaan fietsen. Een vrijwillige APK kan wel goed zijn. Niet alleen voor scholieren, maar ook voor oudere fietsers. Het is belangrijk om goede voorlichting te geven.'

→ **Mark van Dansik van de Bovag:**
'Goed onderhoud is natuurlijk belangrijk voor de verkeersveiligheid, maar een verplichte fiets-APK is wat vergezocht. Maar je kunt wel een vrijwillige FietsCheck laten doen bij een rijwielspeciaalzaak. Je fiets wordt dan in een paar minuten op 47 punten nagekeken. De check is gratis. Je hoort meteen of je fiets goed, matig of slecht is. Wanneer die slecht is krijg je een indicatie van de reparatiekosten.'

→ Samen met fietshandelaren organiseerde de gemeente Apeldoorn de gratis Apeldoornse Fiets APK. Fietsers konden in november en december gratis hun fiets laten keuren. Apeldoorn hoopt dat de Fiets APK het verkeer veiliger maakt.
Sandra Hofmeijer van de gemeente Apeldoorn:
'Ik zie meer heil in het stimuleren van een 'veilig' gebruik van de fiets. Door middel van educatie, communicatie en structurele acties, zoals een gratis Fiets APK en gratis reparatie van fietsverlichting. Verplichtstelling van een Fiets APK voert te ver, het maakt het gebruik van de fiets onaantrekkelijk.'

OV-fiets zelfstandig door

→ De Stichting OV- fiets gaat alleen verder. Een overname door NS is van de baan. De NS kwam de stichting niet genoeg tegemoet, zegt een woordvoerder van OV-fiets. ProRail, die vijf jaar geleden OV-fiets oprichtte, is teleurgesteld over de afwijzing. Ook Stan Lauret van het Inter Provinciaal Overleg is niet zo blij met de stukgelopen onderhandelingen. Provincies als Gelderland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland investeren fors in de OV-fiets. Regio Haaglanden investeert tot 2008 350.000 euro in uitbreiding van OV-fietslocaties bij RandstadRail haltes, transferia en bus- en tramhaltes. De dertigduizend pashouders zullen in eerste instantie weinig merken van de perikelen rond het beheer van de OV-fiets. De stichting wil graag blijven samenwerken met de NS en afspraken maken over promotie, verhuur via de OV-chipkaart en verdere uitbreiding.

Politiefiets met video

→ De politie van het Duitse Freiburg heeft schoon genoeg van fietsers, die de regels aan hun laars lappen. Het nieuwste wapen van de politie is een *Videofahrrad*. Op het stuur is een kleine camera gemonteerd en op de bagagedrager een klein schermpje. De overtreders kunnen na aanhouding meteen met hun fouten geconfronteerd worden. De politie van Freiburg – na Münster de Duitse stad waar het meest wordt gefietst - besloot een videofiets in te zetten omdat er steeds meer ongelukken met fietsers zijn. In een derde van de gevallen was de fietser (deels) schuldig. Volgens de politie komt de toename van de ongelukken door het roekloze rijgedrag van Freibrugse fietsers. De voornaamste overtredingen zijn spookrijden en door rood rijden. En veel fietsers weten niet dat je ook bekeurd kunt worden wanneer je telefoneert of met een mp3-speler (10 euro boete) rondrijdt. Voorlopig gaat het om een proef van een half jaar. Zo'n twintig tot vijfentwintig agenten hebben zich al enthousiast gemeld voor videopatrouilles.

Stallinghouder moet blijven

De stalling van het Amsterdamse Amstelstation is sinds 22 november geautomatiseerd. Van zeven uur 's ochtends tot zeven uur 's avonds is er een stallinghouder aanwezig, daarna moeten fietsreizigers het doen met een automaat. De Fietsersbond voerde actie tegen de automatisering. Meer dan vijftig procent van de stallers vindt de ondergrondse stalling 's avonds niet veilig, blijkt uit een enquête van de Fietsersbond. Bijna de helft van de geënquêteerde gaat de stalling vanwege de automatisering minder gebruiken. Een kwart zegt zelfs zijn abonnement op. Een onlangs gehouden overleg tussen NS en stadsdeelraad over de veiligheid heeft weinig opgeleverd. De minister heeft met de NS afgesproken dat de stallingen alleen geautomatiseerd mogen worden als de sociale veiligheid gewaarborgd is. De Fietserbond heeft de minister gevraagd ervoor te zorgen dat de NS die afspraak ook daadwerkelijk nakomt. Voor Amsterdam Amstel zou dat betekenen dat de stallinghouder voorlopig moet blijven.



Foto: Bas de Meijer

Meer lezen over de automatisering van stationsstallingen: pagina 32

Kort nieuws

25 jaar Fietsvakantiebeurs

Het eerste weekend van februari kun je weer uitgebreid voorpret beleven aan het uitzoeken van een fietsvakantie op de fietsvakantiebeurs. Deze vijfentwintigste editie is inmiddels uitgegroeid tot een echt evenement en de beurs is fors uitgebreid. Dit jaar verwacht de organisatie twaalfduizend bezoekers. Favorieten op de beurs zijn: fietsers informeren fietsers over hun meest geliefde routes en fietslanden; het fietsparcours, het paviljoen met kinderen op fietsvakantie, talloze lezingen en workshops en natuurlijke de eindeloze reeks informatiestands van grote en kleine fietsvakantieorganisaties. Ook de Fietsersbond is van de partij. Leden maken na een bezoek aan de stand en het invullen van een enquête kans op een gratis GPS.

Fietsvakantiebeurs, 3 en 4 februari Rai Amsterdam; informatie: www.fietsvakantiebeurs.info

Stalling opgevrolijkt



De gratis bewaakte stalling aan de Pletterstraat in Zwolle is opgevrolijkt met tekeningen van leerlingen van de Geert Groteschool. De afdeling Zwolle van de Fietsersbond vond de stalling, die plaats biedt aan tweehonderd fietsen, wat somber en vroeg leerlingen uit groep 5 tot en met 8 een tekening te maken met als onderwerp 'fietsplezier'. Drie werden uitverkoren om de fietsenstalling op te fleuren. De gemeente betaalde de kosten.

Veilig botsen

Minister Peijs wil auto's veiliger maken voor fietsers en trekt daar - op verzoek van Groen Links en de Fietsersbond - 200.000 euro voor uit. Het geld is bedoeld voor onderzoek naar concrete maatregelen. Eerder al liet de Fietsersbond botssimulaties uitvoeren door TNO. Hieruit bleek dat fietsers bij een aanrijding met hun hoofd vaak tegen de voorruit en de harde raamstijlen slaan. Dit kan leiden tot zware en zelfs dodelijke verwondingen. TNO adviseert de voorruiten 'zachter' te maken met een airbag, die bij een botsing de voorruit en de harde randen bedekt. Deze maatregel kan tientallen dode fietsers per jaar schelen. De Fietsersbond is blij met de toezegging van de minister en hoopt dat verder onderzoek concrete technische oplossingen oplevert waar autofabrikanten mee uit de voeten kunnen. Tot nu toe werd voornamelijk onderzoek gedaan naar botsingen tussen auto's en voetgangers. Uit recent Duits onderzoek blijkt dat het zicht op andere verkeersdeelnemers in moderne auto's vaak niet goed is. Brede, zware raamlijsten en relatief kleine ruiten belemmeren het blikveld. De Fietsersbond gaat Verkeer en Waterstaat vragen de bevindingen van dit onderzoek ook aan de orde te stellen bij onderhandelingen met autofabrikanten en voor wetgeving in Brussel.

Bett & Bike

Foto: Thomas Schlijper/HH

Kort nieuws

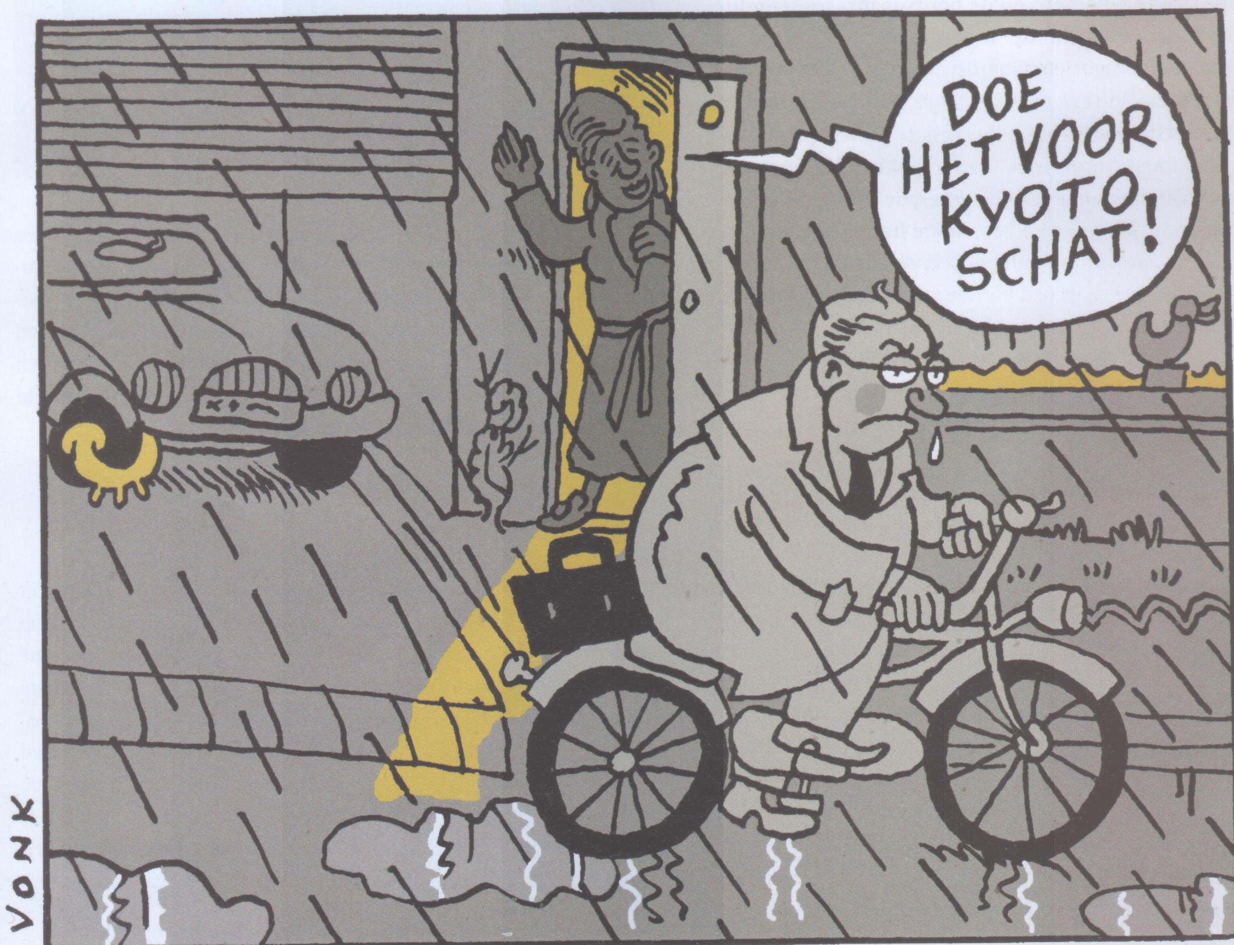
In Duitsland zijn fietstoeristen graag geziene gasten. Tien jaar geleden begon Bett & Bike met 400 overnachtingadressen, waar je kunt als fietser kunt rekenen op een goede stalling, gereedschap voor de fiets en een extra stevig ontbijt. In maart komt de nieuwe gids uit met 4500 adressen van hotels, pensions, vakantiewoningen, jeugdherbergen, campings en natuurvriendenhuizen die zijn aangesloten bij Bett & Bike. De fietser is altijd van harte welkom, ook al blijf je maar één nachtje. Bett & Bike is een initiatief van de Duitse Fietsersbond: de ADFC. De organisatie gaat er van uit dat het aantal van 5.000 adressen niet lang op zich zal laten wachten. De gidsen zijn zo populair dat Bett & Bike ook over de grens kijkt. Dit jaar komt er een boekje uit met 230 goedgekeurde overnachtingadressen in Vlaanderen. Het gidsje is gemaakt in samenwerking met Toerisme Vlaanderen dat er alles aan doet om het fietstoerisme te promoten. Meer informatie over de gidsen: www.bettundbike.de. Op deze site kun je ook zelf een adres zoeken.



Auteursrecht bakfiets

Op de Cargobike van Bakfiets.nl rust auteursrecht en klonen moeten daarom uit de handel worden genomen. Dat besliste de Amsterdamse rechtbank. Maarten van Andel, die de Cargobike heeft ontworpen, klaagde verkopers van illegale kopieën aan. Bakfietsen zijn enorm populair, vooral voor kindervervoer. Toen Van Andel zelf vader werd, bouwde hij een wendbare en veilige kinderbakfiets. Het bleek een goed model dat onder de naam Cargobike op de markt werd gebracht en goed verkocht. Handelaren zagen er ook brood in en importeerden Chinese bakfietsen, die er precies zo uitzien als de Cargobike. Volgens Van Andel gaat het om exacte kopieën en hij stapte naar de rechter. Die gaf hem gelijk.

Berend Vonk



Aansluiting gemist



Tekst: Karin Broer
Foto: Wietze Landman

Zes jaar geleden werd er buiten Grou (Friesland) een nieuwe brug met fietspadgedeelte aangelegd. Maar het bijbehorende fietspad tussen Grou en Warten laat op zich wachten.

Vorig jaar fietsten op een koude februaridag een groep van zo'n honderd leerlingen uit groep acht van de basisscholen uit Wergea en Warten demonstratief naar Grou. Zij wilden een fietspad, want eenmaal rijp voor de middelbare school vertrekken ze noodgedwongen naar de school in Leeuwarden. Ouders hebben geen trek hun kinderen op de fiets over het Leechlân te sturen, een smalle rechte weg, waar hard wordt gereden. Snelheidsmetingen van 3VO wezen uit dat negenenvijftig procent van de auto's harder rijdt dan de toegestane tachtig kilometer per uur. Vier jaar geleden werd de Werkgroep Fietspad Leechlân (www.fietspadleechlan.nl) opgericht. De werkgroep greep alles aan om de fietspadwens kracht bij te zetten: de gemeenteraadsverkiezingen en het Sint Piterfeest (in Grou wordt geen Sinterklaas gevierd maar op 21 februari Sint Piter). Maar het mocht tot nu toe niet baten. Vreemd genoeg ligt er wel al zes jaar een brug over de Wergeaster Feart mét fietspadgedeelte.

Matty Kloosterman van de werkgroep: 'Het fietspad zou de middelbare school in Grou een impuls kunnen geven, ook het zwembad zou profiteren.' Voor recreatieve fietsers biedt zo'n fietspad een mooie verbinding naar natuurgebied de Alde Feanen.

P. de Hoop, verkeerskundige van de gemeente Boarnsterhim: 'Het is inderdaad een vreemde situatie. Een paar jaar geleden is de brug verhoogd. Toen hebben we de kans gegrepen om de brug alvast geschikt voor fietsers te maken.'

Het vervolg laat op zich wachten?
'Het is een lange weg, en dus een lang fietspad. Het kost enige miljoenen om het aan te leggen.'

Zou de weg ook anders kunnen worden ingericht?
'De weg is te recht en te lang om zestig kilometer af te dwingen. De politie zou vaak moeten controleren en dat gebeurt niet. Het mooiste is gewoon een fietspad.'

Daan van der Meulen, wethouder verkeer: 'We zijn er heel serieus mee bezig. We bekijken wat het beste tracé is en hoe we het kunnen bekostigen. We hebben al een bedrag op de meerjarenbegroting gereserveerd, maar de begroting is nog niet sluitend.'

Kunt u geen geld van de provincie krijgen? Friesland heeft toch een provinciaal fietsplan?
'Sinds april ben ik wethouder, daarvoor zat ik in de raad. Ons is altijd voorgehouden dat er geen subsidiemogelijkheden waren. Nu zijn we dat het aan het uitzoeken en er blijken wél mogelijkheden te zijn.'

Dus er zit nu vaart in?
'In mijn beleving wel. Alle raadspartijen hebben aangegeven dat dit fietspad topprioriteit heeft. Maar als daarvoor bijvoorbeeld de bouw van de nieuwe school moet worden uitgesteld, kiezen partijen dan nog voor het fietspad? Dat is de vraag. Hopelijk ligt de keus niet zo zwart wit. Maar het is voor ons een forse uitgave, twee tot vier miljoen.'

Kunnen de toeristen niet mee betalen?
'Het eerste fietspad met toeristische tol, dat zou wat zijn.'

Er wordt al 25 jaar over dit fietspad gesproken, wanneer ligt het er?
'Ik geloof dat er al dertig jaar over wordt gesproken. Met een beetje geluk kunnen we in 2009 beginnen.'

Pfoee, dat duurt wel erg lang.
'Ja, maar infrastructurele projecten duren lang. De financiering moet rond, dan moet er een ontwerp worden gemaakt, er moet grond worden verworven. Ik zou graag morgen willen beginnen, maar ik ben realistisch.'

Komt u ook regelmatig een vreemde situatie tegen? Stuur hem naar de redactie van de Vogelvrije Fietser: info@fietsersbond.nl of postbus 2828, 3500 GV Utrecht.

Berekening bewijst: fiets redt klimaat

Tekst: Michiel Slütter
Foto: Bas Beentjes / HH

Het klimaat verandert. Wat moeten we doen om het broeikaseffect te keren? Vervang op de korte ritjes (tot 7,5 kilometer) de auto door de fiets. Verbluffende uitkomst: met de fiets haalt Nederland dan al bijna een achtste deel van de binnenlandse Kyoto-doelen.

Dat het klimaat door toedoen van de mens verandert, daar is inmiddels bijna iedereen het wel over eens. Wat je er aan kunt doen, dat is ook bekend. De uitstoot van broeikasgassen moet drastisch omlaag. Dat betekent dat we minder fossiele brandstoffen moeten verstoken. Maar hoe kun je dat het snelste doen?
We hebben – met de hulp van het Milieu- en Natuurplanbureau en onderzoeksbureau CE - becijferd hoeveel CO_2-uitstoot het zou schelen als korte autoritjes vervangen worden door fietsritten. De uitkomst: jaarlijks zou dat een uitstoot van ruim 2,4 miljoen ton CO_2 schelen. Is dat veel? Een paar vergelijkingen maken de omvang duidelijk. Korte autoritjes zijn goed voor meer dan zes procent van de jaarlijkse CO_2-uitstoot van al het verkeer. Dat klinkt nog steeds als een bescheiden aandeel. Maar als alle korte autoritjes door fietsritjes worden vervangen, heeft Nederland in één keer een groot deel van de doelstellingen van het Verdrag van Kyoto gehaald. Daarin staat dat Nederland de uitstoot ten opzichte van 1990 met zes procent moet verminderen. Met korte ritjes op de fiets kan al een achtste deel van de Kyoto-besparing gehaald worden.

Biobrandstof Maar de overheid heeft er nog niet voor gekozen om de fiets voor de korte ritten actief te stimuleren. Vooral biobrandstoffen moeten de CO_2-uitstoot van het verkeer laten dalen. Het is de bedoeling dat in 2010 het aandeel biobrandstof 5,75 procent zal zijn. Het kabinet besloot hiertoe omdat er steeds meer grote auto's verkocht worden die meer uitstoten. Dankzij de biobrandstoffen kan de CO_2-uitstoot met 2,1 miljoen ton dalen, schreef staatssecretaris Van Geel in maart 2006 aan de Tweede Kamer. Dat komt dicht in de buurt van de hoeveelheid broeikasgassen - 2,4 miljoen ton - die de korte autoritten produceren.

Verder meldde Van Geel de Tweede Kamer dat hybride auto's 'aandachtsgebieden' zijn om CO_2-reducties te bereiken. Wie er eentje koopt, kan een belastingvoordeel opstrijken tot wel 6.000 euro. Maar als je gaat rekenen, blijkt de hybride auto ten opzichte van de korte fietsrit maar bar weinig CO_2-voordeel op te leveren. Op de site van het ministerie van VROM staat dat een hybride auto bij 13.000 kilometer per jaar de uitstoot van 653 kilo CO_2 voorkomt. Als je met hybride auto's ook een reductie van 2,4 miljoen ton CO_2 wilt bereiken, moeten er in Nederland maar liefst 3,7 miljoen van deze auto's rondrijden. Dat komt neer op de helft van het Nederlandse wagenpark.

Om Kyoto te halen, zullen we fietsers hard nodig hebben

Nou is het natuurlijk praktisch onmogelijk om alle korte ritten voortaan met de fiets te doen. Maar een kwart van de ritten is met een goed fietsbeleid en veel voorlichting misschien wel mogelijk. Dat levert dan al evenveel CO_2-reductie op als 925.000 hybride auto's.

Nieuw licht 'Deze berekening is een eye-opener. De fiets kan een veel grotere bijdrage aan het terugdringen van broeikasgassen leveren dan ik verwacht had', zegt Hugo van der Steenhoven, directeur van de Fietsersbond. 'De fiets is erg interessant voor bestuurders en politici om - tegen relatief lage kosten – de Kyoto-doel-

Fietsersbond vraagt nieuw kabinet 850 miljoen voor de fiets

- Grootschalige aanpak van het tekort aan stallingsruimte bij NS-stations. Bedrag: 135 miljoen euro.
- Flitsfietspaden (5-15 kilometer) aanleggen rond de 10 grote gemeenten, als alternatief voor de files. Bedrag 250 miljoen euro.
- Campagne om mensen op de fiets te krijgen, waardoor de CO_2-uitstoot daalt en bewegingsarmoede voorkomen wordt. Doel: 20 procent van alle korte autoritten tot 7,5 kilometer vervangen door fietsritten. Bedrag: 65 miljoen.
- Aanpak fietsendiefstal. Bedrag: 100 miljoen euro.
- Opheffen barrières voor fietsers met onder andere bruggen over de IJssel bij Zwolle en de Trekvliet bij Den Haag. Bedrag: 300 miljoen euro.

Uitstoot broeikasgas door verkeer en vervoer (2005):	39 miljoen ton
Mogelijke besparing door fietsritten:	2,4 miljoen ton
Besparing door biobrandstof (2010):	2,1 miljoen ton
Besparing door hybride auto's (2005):	0,0034 miljoen ton





stellingen te halen. Groningen bewijst dat je met goed fietsbeleid veel korte autoritten kunt vervangen door fietsritten. In Groningen groeit het fietsgebruik jaarlijks met 10 procent. In totaal gaan 60 procent van de verplaatsingen op de fiets. Dat zijn sensationele cijfers, vooral als je bedenkt dat in heel Nederland 27 procent van de verplaatsingen per fiets wordt afgelegd. Ook op de iets langere afstand valt veel te winnen. Van de ritten tussen de 7,5 en 15 kilometer wordt 16 procent op de fiets gedaan. Dat aandeel kan met de juiste maatregelen veel groter worden.'

Wat moet er dan gebeuren? Van der Steenhoven: 'Uit onze eigen onderzoeken van de Fietsbalans weten we dat veilige en comfortabele fietsvoorzieningen meteen tot een hoog fietsgebruik leiden. Dat betekent in de praktijk dat gemeenten onder andere moeten zorgen voor goede fietspaden, een groene golf voor fietsers bij verkeerslichten en gratis bewaakte stallingen. En ik vind dat ook de landelijke overheid zich meer in moeten spannen voor de fiets. Er moet een netwerk komen van flitsfietspaden in en rond de grote steden, zodat de fiets een alternatief wordt voor de auto. We willen ook dat er fors wordt geïnvesteerd in de combinatie fiets en OV. Dat houdt in dat de stallingen beter en groter moeten worden. Vooral nu de NS heeft gezegd dat het aantal reizigers met 50 procent zal groeien. Nu al komt meer dan één op de drie reizigers op de fiets naar het station. Gigantische investeringen zijn vereist om die groei op te vangen. Ook een communicatiecampagne gericht op niet-fietsers zal helpen om mensen op de fiets te krijgen. En tenslotte moet er nagedacht worden over maatregelen om mensen te stimuleren op de fiets naar het werk te komen. Belastingvoordelen bijvoorbeeld, of goede voorzieningen op het werk, zoals douches, stallingen en een fietsenmaker die langskomt.' ←

Hoeveel kan fietser bijdragen aan CO_2-reductie?

Hoeveel CO_2-uitstoot kan Nederland voorkomen wanneer korte autoritjes (tot 7,5 kilometer) voortaan met de fiets worden gedaan?

Berekening Om te weten hoeveel CO_2-reductie korte fietsritten kunnen opleveren, moeten we eerst uitrekenen hoeveel broeikasgassen korte autoritjes veroorzaken. Dat is relatief simpel. Je telt eerst de kilometers van alle korte autoritjes in een heel jaar bij elkaar op. Vervolgens vermenigvuldig je die kilometers met de gemiddelde CO_2-uitstoot per kilometer. Het totaal aantal afgelegde kilometers van korte autoritjes hebben we berekend met gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005 van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met behulp van deze statistieken hebben we becijferd dat er in Nederland – uitgaande van 16 miljoen inwoners – 9.636.000.000 kilometer aan korte ritjes met de auto worden afgelegd. Het Milieu- en Natuurplanbureau heeft aangeraden om voor de gemiddelde uitstoot voor korte ritjes uit te gaan van 252 gram CO_2 per kilometer. Na het vermenigvuldigen van het aantal kilometers met de uitstoot komen we voor 2005 uit op 2,43 miljoen ton CO_2.

Betekenis voor klimaat Nederland is verplicht om de uitstoot van broeikasgassen in de periode 2008-2012 ten opzichte van het basisjaar 1990 met zes procent te verminderen. Dit betekent dat Nederland - volgens de laatste berekeningen - in de periode 2008-2012 jaarlijks gemiddeld niet meer dan tweehonderd miljoen ton de lucht in mag blazen. Om dat te bereiken moet er veel bespaard worden. Ruwweg de helft van de emissiereducties, twintig miljoen ton, koopt Nederland in het buitenland. De resterende twintig miljoen ton zullen we echt zelf moeten zien te bereiken. De korte fietsritjes kunnen al 2,43 miljoen ton opleveren. Dat is bijna een achtste deel van wat we volgens het Kyoto-protocol dienen te besparen. Volgens deskundigen is dat zeker de moeite waard. 'Het zal namelijk nog moeilijk genoeg worden om de Kyoto-doelen te halen', zegt Bettina Kampman van het onderzoek- en adviesbureau CE. En Kyoto is nog maar het begin. 'Om klimaatverandering tegen te gaan, is er veel meer nodig', stelt Hans Nijland van Milieu- en Natuurplanbureau. 'De EU-doelen op de langere termijn gaan niet voor niks veel verder dan die zes procent. De EU stelt vijftien tot dertig procent voor in 2020, en het Nationale Milieubeleidsplan heeft het over een reductiedoel van veertig procent in 2030.' Om zo'n percentage te halen, zullen we de fietsers hard nodig hebben.

Met dank voor de hulp en adviezen van Hans Nijland van het Milieu- en Natuurplanbureau en Bettina Kampman van het onderzoek- en adviesbureau CE



Ida, Max en Mies: 'Nog even doortrappen naar Parijs'


Mieke: 'Ik hou van actieve vakanties'


Alma en Jason: 'De boottocht is het leukste van de hele reis'

Gezinsvakantie op de fiets:

van Amersfoort naar Parijs

Fietsen met kinderen op vakantie is leuk. Dat vinden niet alleen de ouders, maar ook kinderen zelf. Dat blijkt uit de ervaringsverhalen van de jonge fietsvakantiegangers. De kleine deskundigen hebben tips voor ouders.



Tekst: Monique Vaessen

Afgelopen zomer fietsten Alma (10) en Jason (8) van Oudheusden met hun ouders twee weken door East Anglia in Engeland. Het reisdoel was Camebridge, waar hun vader twee dagen voor zijn werk moest zijn. Op twee tandems legden ze een rondje van bijna zeshonderd kilometer af. Vorig jaar fietste Alma nog mee op een aanhangfiets, maar 'de tandem is fijner, want het slingert niet zo, 'betoogt ze.
Zes maanden oud waren ze op hun eerste fietsvakantie. In de Babybike, een soort Maxi-Cosi, lagen ze prinsheerlijk te slapen achter op de bagagedrager en toen ze wat ouder waren in de Burley fietskar. Ze zijn dus volleerde vakantiefietsers en hebben een duidelijke mening. Alma: 'Ik vind een tandem gezelliger dan een eigen fiets. Meestal wisselen we 's middags van tandem. Bij mijn vader achterop hoef ik minder hard te trappen. Bij mama is leuker, want dan moet ik echt iets doen. Mama kan ik helpen om de bergen op te komen.' 'Daar krijg je dikke spieren van', beaamt Jason. Hij vond het wel even wennen om links te rijden in Engeland. 'En papa vergat het een keer, 'herinnert hij zich met smaak.

Knuffels Onderweg at de familie in restaurantjes en voor overnachtingen kozen ze een Bed & Breakfast of een hotelletje. Een tent lijkt Alma niks. 'Je weet nooit hoe het weer is, misschien regent het.' Veel bagage hadden ze dus niet bij zich, behalve iets om te lezen, ieder een eigen knuffel en een computerspelletje dat helaas op de boot is achtergebleven.
Alma: 'Soms liggen er ook spelletjes in de B&B. En ik heb een dagboek bijgehouden.' Dat gaat ze boven halen om te laten zien. Ondertussen showt Jason zijn puntenslijper in de vorm van een rode, Engelse dubbeldekker. Hij vond de boottocht van Hoek van Holland naar Harwich het hoogtepunt van de reis. Zijn zus is vooral enthousiast over het groene heuvellandschap, de 'farmparken' - een soort kinderboerderij - en de kastelen onderweg. Alma: 'Om de paar dagen fietsten we een dag niet. Dan bezochten we een kasteel, farmpark of een museum.' Alma vindt het belangrijk dat ouders goede attracties regelen - 'dus geen suf geschiedenismuseum' - en niet te ver doorfietsen op een dag. 'Veertig kilometer is een mooie afstand', zegt ze wijs. Ze vond het ook heel leuk om de



Max: 'Bij het afdalen is inhalen verboden'



Mieke: 'Mijn broertje helpt bij het inladen'



Alma: 'Goed smeren tegen de zon is belangrijk'

route die haar vader had uitgestippeld op een kaart bovenop haar stuurtas te volgen. 'Als ik een plaatsnaambordje zag, keek ik op mijn kaart waar dat plaatsje lag.' Van haar eerste buitenlandse reis heeft ze veel opgestoken. Op school heeft ze een werkstuk over Engeland gemaakt. 'En ik kan nu Engels praten, dat kon ik eerst niet.'

Hoger tempo Mieke Huisman (16) gaat al vanaf haar eerste jaar met haar ouders op fietsvakantie. De eerste jaren in een kinderzitje, maar sinds haar zevende op een eigen fiets. De eerste keer fietste de familie van Limburg naar Friesland. De twee zomervakanties daarna verkenden ze Brabant en Friesland. In 2002 reden ze drie weken in Frankrijk door het Loiredal en afgelopen mei fietsten ze in Tsjechië een rondje rond Praag. Mieke heeft de smaak van fietsvakanties goed te pakken, in tegenstelling tot haar twee jaar jongere broertje voor wie het niet zo nodig hoeft. Mieke: 'Ik hou juist van actieve vakanties. Ook van wandelen en survivaltochten. Op de fiets zie je veel en het is leuk om met al je spullen van de ene naar de andere plaats te fietsen. Je moet je zien te redden met wat je bij je hebt.' Ze kan niets bedenken wat ze niet leuk vindt aan fietsvakantie. Of toch, het gesjouw met de fiets als je een stuk per trein reist, zoals afgelopen voorjaar naar Tsjechië. 'Vroeger stopten we elk half uur, om wat te drinken, even te zitten of een

> 'Bij mijn vader achter op de tandem hoef ik minder hard te trappen'

speeltuintje te bezoeken. Afhankelijk van hoeveel zin mijn broertje en ik hadden, reden we dan 25 tot 60 kilometer op een dag.' Tegenwoordig fietst ze moeiteloos langer en met plezier. Wat ze zelf altijd prettig vond van de fietsvakanties was om niet elke dag te fietsen en wat langer op één camping te blijven staan. Liefst één waar wat te doen is, maar 'wij hadden ook altijd speelgoed bij ons: een zak legosteentjes, reisspelletjes, pingpongbatjes, tekenspullen en een voorleesboekje. Vroeger nam ik ook een schriftje mee om dingen in op te schrijven en toegangskaartjes en foldertjes in te plakken.' Pen en papier zijn nog steeds een vast onderdeel van de bagage, maar tegenwoordig gaat ook haar digitale fotocamera mee. 'Die zit in mijn jaszak, zo kan ik al fietsend foto's maken. Of ik rijd vooruit om foto's te maken van mijn ouders. De meest recente plaatjes zijn op haar website te zien. Haar ouders zijn lid van De Wereldfietser, dé vereniging voor fietsreizigers. Sinds haar dertiende leest ze gretig het gelijknamige ledenblad van deze vereniging. Maar ook bij de Wereldfietser treft ze maar weinig jongeren. Toch is ze twee keer alleen mee geweest met een fietsweekend voor de leden. 'Het is leuk om andere mensen te ontmoeten die van fietsen houden.'
Sinds ze elke dag een half uur van en naar school fietst, ligt haar fietstempo op vakanties hoger dan dat van haar ouders. Banden plakken en kaartlezen vormen geen probleem als ze alleen op →


Mieke: 'Ik fiets veel sneller dan mijn ouders'


Alma: 'Ik vind een tandem gezelliger'


Mies: 'Een stuk met de trein? Daar komt niks van in.'

pad is. Dat kan ze allebei zelf. 'Als we samen fietsen, leest mijn vader meestal de kaart, maar af en toe doe ik dat. 's Avonds buigen we ons over de kaart en kijken waar we zijn en waar we naartoe willen. Dan kiezen we samen de mooiste route uit.' Ze verheugt zich erop om, als ze klaar is met school, zonder ouders in het buitenland te gaan fietsen. 'Ik heb alleen nog niemand gevonden die mee wil. Veel van mijn leeftijdsgenoten zien de lol van zo ver fietsen niet in. Die gaan liever op een luxe vakantie.'

Inhalen verboden Ook Max (12), Mies (10) en Ida (7) Raadgever zijn volleerde fietsvakantiegangers: vanaf hun eerste jaar gaan ze mee op fietsvakantie. Eerst in de fietskar, vervolgens op de aanhangfiets en uiteindelijk op een eigen mountainbike. Zo hield het gezin acht vakanties in Nederland, België, Denemarken en Frankrijk. Max en Mies trapten afgelopen zomer op hun eigen fiets naar Parijs, Ida op de aanhangfiets. In veertien etappes, beginnend bij de voordeur, reden ze de zevenhonderdvijftig kilometer tellende route van Paul Benjaminse 'Fietsen naar Parijs'.

'Een eigen kilometerteller is fijn, dan kun je zien hoe snel je fietst'

Max: 'Leuk was dat we onderweg een paar keer dezelfde kinderen tegenkwamen op de camping. Die reden met hun ouders dezelfde route.' Een zwembad of voetbalveldje op de camping vinden ze alledrie fijn, maar ze zetten net zo lief een keer de tent 'wild' in de wei van een boer.
Fietsen vinden ze leuker dan met de auto op vakantie. Mies: 'Ik vind het gezellig dat iedereen hetzelfde doet en dat je af en toe naast elkaar kunt fietsen.' Ida vindt de auto maar niks omdat ze daarin altijd misselijk wordt, Max omdat je dan de hele tijd stilzit. 'Ik houd ervan om sportief bezig te zijn.' Bergop is hij dan ook meestal als eerste boven. 'De afspraak is dat ik daar wacht tot iedereen er is.' Bij het afdalen is inhalen verboden en bij druk verkeer hebben ze een vaste volgorde, vertelt Mies: 'Mama en Ida voorop, dan ik of Max en als laatste papa.' Een andere gouden regel is dat er meteen gestopt wordt wanneer iemand moe is of wat wil drinken.
De bagage is verdeeld over alle fietsen. Ida: 'Papa heeft een fietskar met de tenten, matjes, slaapzakken en een kleine voetbal en wij onze kleren.' Alledrie hebben ze iets bij zich om zich onderweg te kunnen vermaken: Max zijn tekenspullen, Mies badmintonrackets en Ida haar popje. Ze hebben ook tips voor andere kinderen op fietsvakantie: als het warm is moet je genoeg drinken; een goede fietsbroek is handig; als je in één tempo fietst word je minder moe. En: het is slim om je in te smeren met zonnebrand of een pet op te zetten, ook al schijnt de zon niet. Een eigen kilometerteller is ook fijn, dan kun je zelf zien hoe snel je fietst en welke afstand je hebt afgelegd. De natuur vond Mies het mooiste van de fietsvakantie van afgelopen zomer, Max het binnenkomen in Parijs via een jaagpad langs het kanaal. Ook al vonden ze het af en toe best zwaar en heet onderweg, een stuk met de trein reizen, zoals hun ouders voorstelden, vond het drietal geen optie. Max: 'Dan zouden we niet kunnen zeggen dat we helemaal naar Parijs zijn gefietst.'

Surfen

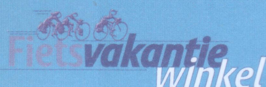
Algemene info: www.fietsenmetkinderen.info
Fietsvakantie familie Van Oudheusden-Salomons: http://amsalomons.googlepages.com/fietsvakantieinengeland2006
Fietsvakantie Mieke Huisman:(http://ismieke.spaces.live.com)

Een geslaagde fietsvakantie begint nu online!

Kijk op www.fietsvakantiewinkel.nl voor een helder overzicht van alle fietsreizen in Nederland, Europa en daar buiten.

Liever alleen een kaart of een boek? Ook dan bent u bij ons op het juiste adres. Kijk op www.fietskaarten.nl dé internet winkel voor de vakantiefietser.

Bellen voor een brochure/kaart of boek mag natuurlijk ook. Ons nieuwe telefoonnummer in Nijmegen is: 024-3889065



Een geslaagde fietsvakantie begint bij www.fietsvakantiewinkel.nl !



U bent een kampeerder die houdt van rust, van natuur en geen gedoe om u heen. U kiest bewust voor natuurlijke kwaliteit. **Ga eens kamperen met de luxe van eenvoud!**

buiten gebeurt het!

140 Natuurkampeerterreinen heten u van harte welkom ! Schitterend gelegen, prima basissanitair. Uitgebreid beschreven in het groenste campinggidsje van Nederland: **Het Groene Boekje 2007.**

Prijs: € 9,= (incl. Natuurkampeerkaart 2007). Verkrijgbaar bij o.a. ANWB, Bever Zwerfsport, de reisboekhandel én: Stichting Natuurkampeerterreinen, tel. 030-6033701 (di t/m vr) of kijk op www.natuurkampeerterreinen.nl





Ontdek Denemarken op de fiets!



Met Fiets-Fun fietst u in één of twee weken langs drie campings waar compleet ingerichte De Waard tenten voor u zijn opgezet. Tijdens de drie doortrekdagen vervoeren wij uw bagage, zodat u volop kunt genieten van één van de prachtige streken die Denemarken rijk is.

- Kinderen tot 2 jaar mogen gratis mee.
- Het huren van fietsen, trailerbikes en fietskarren behoort tot de mogelijkheid.
- Een tent huren, voor één of twee weken, op één van de campings in Denemarken is ook mogelijk. Kijk op: **www.fiets-fun.nl**



al vanaf € 149,- p.p.p.w. !



fiets-fun

www.fiets-fun.nl tel: 050 - 503 41 71 info@fiets-fun.nl

Sprookjesachtig Denemarken: *Op de fiets door Zuid-Funen, het prachtige land van Hans Christian Andersen.*
Fietsen door het Trollenbos: *Langs maritieme wateren en spannende bossen in Jutland.*
Met de fiets langs strand, natuur en... LEGOLAND®: *Ooit gedacht om op de fiets naar Legoland te gaan?!*







Madrid: groenste stad van Europa

Vouwfietsen zijn in opkomst in de Spaanse hoofdstad. En in het weekend heb je de straat voor jezelf. Deel negen uit de serie fietsen in wereldsteden



Tekst en foto's: Jolinda van Hoogdalem

'In Madrid zijn geen fietspaden', waarschuwt Kaspar Winteler me. Inderdaad is het even wennen om her en der over de stoep te fietsen. In de kleine straatjes van Madrid is dat niet nodig, maar over de grote lanen voelt het een stuk veiliger. Hoewel, ik zie een enkele Madrileense fietser rustig over de Paseo del Prado fietsen waar de auto's toch drie rijen dik in twee richtingen optrekken. Bij het oversteken van een groot plein is dit de te volgen tactiek: ga bij het stoplicht vooraan in de rij auto's staan en sprint direct weg als het licht op groen springt.

Stad en natuur De dag fietsen in Madrid met Winteler is de leukste van mijn bezoek aan de Spaanse hoofdstad. Niet alleen omdat hij een aangenaam verteller is en alle kleine straatjes en doorsteekjes van de stad kent, maar ook omdat we op de fiets de hele stad doorkruisen. We bezichtigen alle historische pleinen en gebouwen én genieten ook nog van de natuur buiten de stad. Madrid staat bekend als de groenste stad van Europa, en op de fiets kun je daar optimaal van genieten. Winteler neemt er de tijd voor. Normaal gesproken leidt hij groepen rond maar vandaag ben ik de enige. We doorkruisen op onze lichte mountainbikes het Parque del Oueste. Hondenuitlaters gaan op de brede wandelpaden gewillig aan de kant. En route brengen we een hommage aan Francis Goya, die de vader van de moderne schilderkunst wordt genoemd. Hij beschilderde eind 1700 de Hermitage van San Antonio de la Florida en ligt er ook zelf begraven. Cultureel gelouterd rijden we verder naar Casa de Campo een uitgestrekt, woest en ledig park vlak buiten Madrid. Brede lanen voeren ons door droge bossen en over zandvlakten. De Spaanse koning ging er vroeger op jacht, maar nu zijn er geen beren meer te bekennen. Wel passeren we af en toe een eenzame fietser of jogger op deze doordeweekse dag. In het weekend is het drukker, verzekert Winteler mij, maar volgens hem hebben nog altijd weinig Madrilenen de weg naar dit buitengebied gevonden.

Bomaanslag Als ik achterom kijk, zie ik de stad liggen in de laagvlakte. De natuur loopt tot aan de rand van de stad, dan schieten ineens de gebouwen de lucht in. De lucht is helder en fris. Maar het is dan ook al oktober. In de zomer is de stad smoorheet en blijven de uitlaatgassen als een deken over de straten liggen. Veel Madrilenen ontvluchten de benauwde lucht. Een deel van het metronet wordt in deze ontvolkte periode zelfs afgesloten voor groot onderhoud. Voor de achterblijvers is dat een reden om de fiets te grijpen, vertelt Patricia Os. Zij werkt voor Otero, de oudste fietsenzaak van Madrid, opgericht in 1927. Vroeger maakte Otero ook frames, maar dat is door de moordende concurrentie verleden tijd. 'Frames uit Catatonië en Baskenland worden met subsidie gemaakt', stelt Os bitter. Ik proef hierin enig ressentiment tegen deze Spaanse provincies. Een bomaanslag van de ETA – ze bliezen voor de deur een auto van een legerofficier op – veranderde



Otero in de jaren tachtig in een puinhoop. De sporen zijn nog zichtbaar in de uitgestalde gedeukte en gebutste wielerbekers die onder het puin vandaan zijn gehaald. De wederopbouw ging moeizaam, maar nu staat er dan toch weer een bloeiende fietsenzaak met een ruime werkplaats om de hoek. De winkel richt zich op wielrenners en mountainbikers, maar er is ook een hoekje ingeruimd voor vouwfietsen. 'Er is een groeiende belangstelling voor', vertelt Os. De fiets zit sowieso in de lift. Er zijn geen harde cijfers bekend, maar Os schat dat zo'n tien jaar geleden er tweeduizend fietsers per dag rondreden in de Spaanse hoofdstad en dat dat er nu rond de tienduizend zijn. Otero draagt daar zijn steentje aan bij in de vorm van workshops fiets repareren en leren fietsen. Voor die laatste workshop is steeds meer belangstelling, vooral door vrouwen. 'Mensen die nog nooit gefietst hebben, laten we eerst op een vouwfiets rijden. Dat vinden ze minder eng en ze kunnen gemakkelijk bij de grond.' Later zie ik de vouwfietsen inderdaad regelmatig rondrijden op straat, handig ook voor in de metro waar fietsen overigens gratis in mee mogen.

Op zondagochtend slapen alle Madrilenen uit

Rondweg Voor we de historische binnenstad gaan verkennen, passeren we een ware bouwput, een barrière die alleen met de fiets aan de hand is te nemen. Ik kijk vanaf een houten plankier in een peilloze diepte. Winteler: 'In 2016 worden de Olympische Spelen in Madrid gehouden. De burgemeester wil dan de verkeersstromen in de stad op orde hebben. Vandaar deze

Kaarten
The Rough Guide Map, geplastificeerd en oersterk, 1:8.900 met plattegrond van het centrum 1:5000; bij de Slegte € 2,50

Surfen
Voor de Spaanstaligen:
www.pedalibre.org; de Madrileense Fietsersbond
www.oterociclos.es; fietsenwinkel Otero
Een onmogelijk webadres, maar wel veel info: http://www.madrid.org/comun/inforjoven/0,4652,195895601_195897373_195897661_12320619_,00.html

Overnachten
www.hostelclub.com
Hostels zijn veelal eenvoudig maar goed en goedkoper dan de dure hotels.

Fietshuur (alquiler de bicicletas)
Bravo Bike
Calle Juan Alvarez Mendizibal
Madrid
Tel: +34 915 595 523
Mobiel: +34 607 44 84 40
kaspar@bravobike.com
www.bravobike.com
Bravo Bike organiseert ook begeleide fietstochten door Madrid, eendaagse fietsuitstapjes naar Segovia, El Escorial, Toledo en Avila en meerdaagse fietsvakanties.

Bybike
Avenida Menéndez Pelayo 35
(bij Parque del Retiro)
Madrid
tel. : +34 902 876 483
www.bybike.info
info@bybike.info

Bike Spain
C/ Carmen 17 (bij Puerta del Sol)
Madrid
Tel.: +34 915223899
Mobiel : +34 677 35 65 86
www.bikespain.info
Op zaterdagen kun je voor € 9,20 een fietstocht met gids maken door Madrid. Kaartjes zijn te koop bij de Tourist Information Center op de Plaza Mayor.





nieuwe snelweg aan de rand van de stad. Straks is hij overdekt overigens.' Voor fietsers wil de burgervader een fietspad van 60 kilometer langs het kanaal rond Madrid aanleggen. De eerste zeventien kilometer ligt er al. 'Maar we willen in Madrid fietsen, niet eromheen', merkt Winteler droog op. Op dit moment is er in deze wereldstad ongeveer negentig kilometer fietspad voorhanden, meest door de buitenwijken. Winteler is jaloers op een stad als Barcelona waar meer en betere fietsvoorzieningen zijn (zie Fietsen in wereldsteden aflevering 3, Vogelvrije Fietser januari 2006). Maar Madrid verandert. In de binnenstad mogen in de kleine straatjes vaak al geen auto's meer rijden en ook parkeren wordt lastig gemaakt. Als fietstoerist profiteer ik daarvan. Het is heerlijk om door de nauwe straatjes te laveren en ondertussen te genieten van de gevels en portieken. Regelmatig kom je op een verassend mooi pleintje uit, steevast met een uitnodigend terras. Tegen het middaguur gonst het er van de mensen die er uitgebreid gaan lunchen. Niets is heerlijker om je dan te voegen naar het Madrileneense ritme en aan te schuiven. Daarna verpozen we ons in het Parque del Retiro, favoriet bij alle Madrilenen met name in het weekend. Winteler heeft nog één gouden tip voor wie Madrid op de fiets wil verkennen: op zondagochtend slapen alle Madrilenen uit en heb je de straat voor jezelf.

Alle vorige afleveringen van 'Fietsen in wereldsteden' staan op: www.fietsersbond.nl/wereldsteden



Nieuwe directeur Fietsersbond

'Mijn kracht is het behalen van concrete resultaten', zegt Hugo van der Steenhoven. Sinds 1 december is hij de nieuwe directeur van de Fietsersbond.

Als hoofd beleid dacht hij al langer mee over de koers van de bond. Altijd al bezig met het promoten van fietsen, voelt hij zich bij de Fietsersbond als een vis in het water. Als wethouder verkeer in Utrecht zorgde hij ervoor dat er meer vrijliggende fietspaden kwamen. Ook stond hij aan de wieg van het betaald parkeren in Utrechtse woonwijken. 'Iedereen weet dat betaald parkeren een positief effect heeft op fietsgebruik', aldus Van der Steenhoven. In de Tweede Kamer diende hij een motie in die leidde tot 'Ruimte voor de fiets', een grootschalig plan om fietsenstallingen bij stations op te knappen. Ook de proef met de OV-fiets kwam uit zijn koker. En het lukte hem om vervoermanagement in de wet milieubeheer opgenomen te krijgen. Iets wat nu een beetje zijn vruchten begint af te werpen.

Resultaten 'Het grote verschil met de politiek is dat je bij de Fietsersbond eerder concrete resultaten behaalt. Onlangs was ik op uitnodiging van ProRail op een themamiddag over overwegen. Daar mocht ik uitgebreid vertellen waarom de Fietsersbond vindt dat overwegen niet zomaar opgeheven kunnen worden, dat er alternatieven zijn om ze open te houden voor fietsers. Ook bij de overheid zie je dat onze lobby en actie resultaat heeft. De minister is het beleid aan het herzien. Concreter nog: de Fietsersbond heeft er voor gezorgd dat NS Fiets de prijzen van de stallingen niet verhoogd heeft en dat de meeste stallingen weer langer open zijn. En: sinds onze fietsdiefstalcampagne staat dat onderwerp weer op de kaart.'
Maar er zijn meer punten waarop de Fietsersbond sterk is, stelt Van der Steenhoven. 'De Fietsersbond wordt serieus genomen omdat we veel leden hebben, veel actieve leden, én heel deskundig zijn. We zijn op alle niveaus vertegenwoordigd: landelijk, in de provincie en lokaal. Wat dat betreft is de Fietsersbond een belangrijke maatschappelijke organisatie, een soort poort tussen overheid en burger. In de provincie Noord-Holland hebben Fietsersbondleden informatie verzameld over knelpunten. De provincie was daar heel blij mee, want die had geen idee hoe ze concrete informatie van fietsers moest verzamelen. Onze leden werken er graag aan mee omdat het uiteindelijk tot veel verbeteringen in het provinciale fietsnetwerk leidt. Zo werk je twee kanten op.'

Clinton 'Soms zijn we zo bescheiden. Maar fietsers leveren een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van de CO_2-uitstoot. Nederland kan fietsbeleid inzetten om de normen te halen die zijn afgesproken in het Kyoto-verdrag. Als een stad als Rotterdam mee wil doen aan Clintons campagne om de emissie van broeikasgassen te verminderen, dan kunnen fietsers daar een rol in spelen.'
Maar ook op grote afstanden kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren volgens de nieuwe directeur. 'Nu al worden zestien procent van de verplaatsingen tussen de 7,5 en 15 kilometer op de fiets afgelegd. Dat is dus helemaal niet zo gek als we denken. Dat aandeel kun je vergroten door gericht fietsbeleid te voeren.'
Ook op het gebied van gezondheid wordt de rol van de fiets onderschat, vindt Van der Steenhoven. 'Als je op je fiets naar het werk gaat, haal je moeiteloos de norm voor gezond bewegen.'
'De fiets is na de auto het tweede vervoermiddel in Nederland. Misschien denken veel mensen dat je er dus geen beleid meer op hoeft te maken of geld voor uit hoeft te trekken. Dat klopt niet. Als we van de voordelen van fietsen willen profiteren, moeten we als samenleving er in investeren.'

Tekst: Jolinda van Hoogdalem
Foto: Bas de Meijer

Curriculum Vitae Hugo van der Steenhoven

11 okt. 1953	geboren in Dordrecht.
1989	wethouder Verkeer en Vervoer in Utrecht voor GroenLinks
1998	Tweede Kamerlid GroenLinks, woordvoerder verkeer, milieubeheer en ruimtelijke ordening.
2003	Hoofd Beleid Fietsersbond
2006	Directeur Fietsersbond

(advertentie)

Onbegrensde Fietsroutes in heel Europa


Fietsen naar Parijs

lang traject vrijliggend fietspad, jaagpad of bosweg afgesloten voor autoverkeer op een van de routes

Deel 0 , 'De wegen naar het Zuiden' biedt de ontsnappingsroutes vanuit de Randstad naar Leuven, Tilburg, Eindhoven of Maastricht voor aansluiting op de andere routes. Wie een van de andere routes koopt betaalt slechts 7,50 i..p.v. 10.-. Het traject van Eindhoven naar Hoegaarden kan men gratis uitprinten via http://www.cartostudio.nl/fiets/brabant/

www.cyclingeurope.nl

De MittelEuropa-route in voorbereiding zal van Nederland lopen naar Praag, Linz en Graz in Oostenrijk om dan via Maribor in Slovenië weer aan te sluiten op de route naar Venetië.



Nederland, Haarlem, Leiden, Amsterdam, Amersfoort, Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Tilburg, Eindhoven, Antwerpen, België, Leuven, Diest, Maastricht, Brussel, Hoegaarden, Aachen, Namur, Koblenz, Giessen, Karlovy Vary, Praag, Luxemburg, Trier, Duitsland, Tsjechië, Montmedy, Parijs, Metz, Nancy, Frankrijk, Strasbourg, Colmar, Thann, Linz, Oostenrijk, Dijon, Basel, Feldkirch, Beaune, Biel, Bern, Zwitserland, Chur, Graz, Cluny, Macon, Roanne, Beaujolais, Brig, St. Moritz, Maribor, Genève, Udine, Ljubljana, Slovenië, Lyon, Intra, Bellagio, La Chaise Dieu, Borgosesia, Bergamo, Conegliano, Lago di Viverone, Vicenza, Verona, Le Puy, Milano, Venezia, Padova, Ardèche, Aubenas, Torino, Mantova, Este, Kroatië, Cremona, Sabbioneta, Alba, Alès, Italië, Modena, Ravenna, Genova, St. Guilhem-le-Désert, Nimes, Albenga, Béziers, San Remo, Pistoia, Nice, Pisa, Firenze, Golf van Genua, Narbonne, Livorno, Siena, Perpignan, Toscane, Perugia, Assisi, Umbrië, Montepulciano, Gerona, Orvieto, Spoleto, Viterbo, Barcelona, Roma

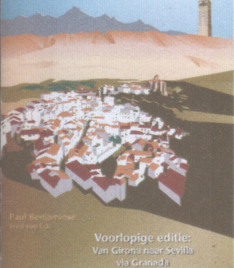
Dit jaar staan wij helaas niet op de Fietsvakantiebeurs. Met vier titels in voorbereiding hebben wij onze tijd dit jaar hard nodig om alles af te krijgen. Volgend jaar staan we er wel weer. Veel plezier in ieder geval. Groeten van Paul.

De route van Cluny via Macon door de Beaujolais en verder om Lyon heen door het Rhônedal naar de Ardèche wordt nu als aparte bijlage bij deel 2 van de route naar Barcelona geleverd. Deze route is ook los verkrijgbaar voor 4,90.

Door de Jura

Door le Crete in Toscane

Bergamo



Onbegrensd fietsen naar Andalusië voert door het ruige achterland van Spanje

Madrid, Albarracin, Cuenca, Teruel, Morella, Spanje, Albacete



Benjaminse Uitgeverij
Leidsestraat 32
1017 PB Amsterdam
020 - 422 0 452
email: fiets@cartostudio.nl

Bij Bergamo

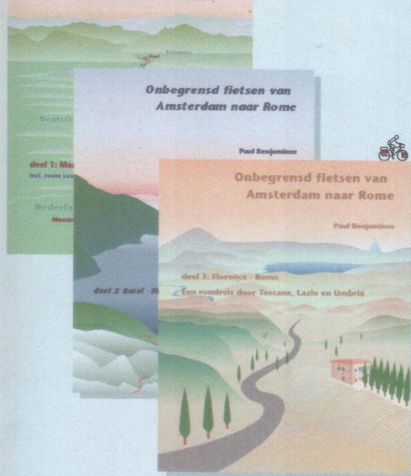
Routes:

De Wegen naar het Zuiden
Onbegrensd van Amsterdam naar Rome
Onbegrensd van Amsterdam naar Barcelona
Fietsen naar de Bourgogne
Fietsen naar Parijs
Onbegrensd van Amsterdam naar Venetië
Onbegrensd fietsen naar Andalusië
Fietsen naar de Riviera
Mitteleuropa-route (in voorbereiding)
Venetië-Livorno-route (in voorbereiding)

www.cyclingeurope.nl
is de site voor alle fietsroutes. Hierop vindt u impressies, foto's, reisverslagen van andere fietsers, aanvullingen en informatie over vervoer. Tevens kunt u op deze site rechtstreeks bestellen.

Deze gidsen zijn ook verkrijgbaar via de Fietsvakantiewinkel, en de (reis-)boekhandels.

(advertentie)



Onbegrensd fietsen van Amsterdam naar Rome

De meest originele en afwisselende route naar Rome. Van Maastricht over het groene dak van België naar de diepe dalen van Luxemburg. Vervolgens bereikt men via veel fietspaden langs jaagpaden de Elzas met haar wijngaarden, oude dorpen en stadjes. Deel 1 eindigt in Bazel vanwaar men makkelijk met de trein terug kan.
Van Bazel volgt de route het Rijndal, langs de Bodensee en Liechtenstein om dan vanaf de voet van de Alpen te kiezen voor de stille en mooie Splügenpas of de trein omhoog naar St. Moritz. In Italië gaat de route eerst langs hetComomeer en dan via dijkweggetjes door de Povlakte langs de historische steden Cremona en Sabbioneta. Over de laagste passen van de Appenijnen bereikt men Toscane om dan over kleine wegen met cypressen via Pistoia Florence in te fietsen. Van Florence voert de route door de Chianti en Le Crete naar het oude Etrurië en Rome. De routevariant door Umbrië nodigt uit tot het maken van een rondreis. Deze route biedt de meeste hoogtepunten van Toscane en Umbrië zoals Siena, Perugia, Assisi, Spoleto, Orvieto en Viterbo. Ondanks het reliëf is de route zo gekozen dat men zo min mogelijk hoeft te klimmen. Via rustige wegen bereikt men in Rome het slot bij de St. Pieter.
Deel 1 is 620 kilometer (180 km autovrij) ISBN 90-806497-2-4 Prijs € 18,50
Deel 2 Basel - Florence 820 km (170 kilometer autovrij) ISBN 90-801478-0-X Prijs € 18,50
Deel 3 Florence - Rome 400 km, met rondreis door Umbrië 200 kilometer meer ISBN 90-806497-1-6 Prijs € 18,50

Fietsen naar Parijs

Met opstapplaatsen in Eindhoven, Leuven en Maastricht biedt deze route de mooiste wegen naar de lichtstad Parijs. Met meer dan 150 kilometer voledig autovrije wegen, door afwisselende landschappen en langs historische plaatsen is deze route makkelijk in een kleine week te doen. Vooral de binnenkomst in Parijs is perfect over een bijna geheel vrijliggend fietspad. Ook omgekeerd leuk om te fietsen. Met de trein is men binnen 8 uur met de fiets weer terug bij het begin.
Leuven - Parijs is 380 km, Maastricht - Parijs 420 km ISBN 90-806497-6-7 prijs € 15,00

Onbegrensd fietsen van Amsterdam naar Barcelona/ Fietsen naar de Bourgogne

Onbegrensd fietsen van Amsterdam naar Barcelona en Fietsen naar de Bourgogne
De meest rustige en natuurlijke route van Eindhoven naar Beaune in de Bourgogne. Deze route biedt de meest gemakkelijke doorsteek van de Ardennen op weg naar het zuiden van Frankrijk en Spanje en kent zeer veel autovrije kilometers. Langs kastelen in de Ardennen, het klooster van Orval, de vestingstadjes in Frankrijk, en langs oude kanalen bereikt men de wijngaarden van de Bourgogne.
Eindhoven - Beaune 775 km, waarvan 300 km autovrij.
ISBN 90-77899-03-0 prijs € 19,50
In het tweede deel van de route naar Barcelona trekt de westelijke groene variant de heuvels door van Auvergne en het vulkaanlandschap rondom Le Puy. Met de mooiste afdaling komt men in de zuidelijke Ardèche. De oostelijke variant loopt door de Beaujolais en het Rhônedal om Lyon heen alvorens af te buigen naar de Ardèche. Via de gorges van de Hérault bereikt de route de kust van de Languedoc, de Katharenkastelen van de Rousillon en komt over een verlaten pas Spanje binnen. Over de fietspaden van de Baix Emporda komt men weer bij de kust uit voor de laatste kilometers richting Barcelona. Voor Andalusië buigt men bij Girona al af. deel 1 Eindhoven - Beaune - Cluny 855 km, waarvan 250 à 290 km volledig autovrij.
ISBN 90-806497-6-7 prijs € 19,50
deel 2 Cluny - Girona ± 790 km, waarvan 60 km volledig autovrij.
ISBN 90-801478-9-3 prijs € 19,50

Onbegrensd fietsen naar Andalusië voert de fietsreiziger door het spannende binnenland van Spanje naar de zuidpunt van Europa. Deze route leert u Spanje kennen op zijn mooist. Afwisselende landschappen zoals de Maestrazgo, de Sierra di Segura en uiteraard in Andalusië de koningssteden Granada, Cordoba en Sevilla. Deze route kent grootse vergezichten en diepe contrasten van sfeer en beleving. Het is geen makkelijke route, maar wel een die de fietser royaal beloont. (de definitieve editie komt dit voorjaar uit, prijs ± 24.-)
Girona - Sevilla 1700 km autoluw (150 km autovrij) proefeditie in kleur ISBN 90-806497-7-5 prijs € 17,50

Onbegrensd fietsen van Amsterdam en Antwerpen naar Venetië

Vanuit Tilburg en Antwerpen maakt men een verrassende route door België naar Luxemburg. Daarbij maakt de route veel gebruik van fietspaden over oude spoorwegbeddingen. In Lotharingen volgt de route verharde (fiets-)paden langs de Moezel en een waarachtig fietspad tot kort voor de pas over de Vogezen en daarna tot aan de Jura. Na de kloof van de Pichoux daalt men naar het meer van Biel om dan, de Aare volgend, Bern te bereiken.
Na Bern stijgt men geleidelijk naar de Alpen bij Kandersteg. In Wallis volgt men een deel de Rhôneroute om via de Simplon in Italië te komen. Het Lago Maggiore. steekt men over met een pontje om daarna ook langs de andere italiaanse meren te fietsen. Deze route maakt intensief gebruik van het fietspadennetwerk in de regio, waardoor men toch met zo min mogelijk autoverkeer de oude historische steden Como, Bergamo, Verona, Mantova, Vicenza en Padova kan bezoeken. Tenslotte bereikt men Venetië, ofwel met een bootje via de eilandjes van de lagune of langs het kanaal van de Brenta met de landhuizen.
Deel 1 Tilburg - Bern 720 km, (210 km autovrij) ISBN 90-806497-4-0 prijs € 19,-
Deel 2 Bern - Venetië 600 km (145 km autovrij) ISBN 90-806497-5-9 prijs € 19,-

Fietsen naar de Riviera

Gelijk aan de route naar Venetië loopt het begin vanaf Basel of Bern naar het Lago Maggiore en daarna verder langs het Lago di Orta en door de rijstvelden naar de heuvels van de Monferrato. Dit gebied biedt de fietser fraaie beelden van de dorpen in de heuvels en prachtige panorama's op het Alpenmassief rondom. Door de heuvels van Langhe stijgt men geleidelijk verder naar het hoogste punt waarna men alleen nog maar kan afdalen naar het blauw van de Middellandse Zee. De route wordt later doorgetrokken naar Nice.
Afstand Bern - Riviera 480 km waarvan 80 km volledig autovrij.
ISBN 90-778990-4-9 Bij wijze van introductie in gevouwen uitvoering prijs € 9,25

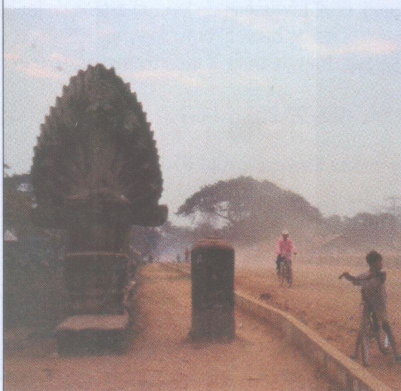
De MittelEuroparoute

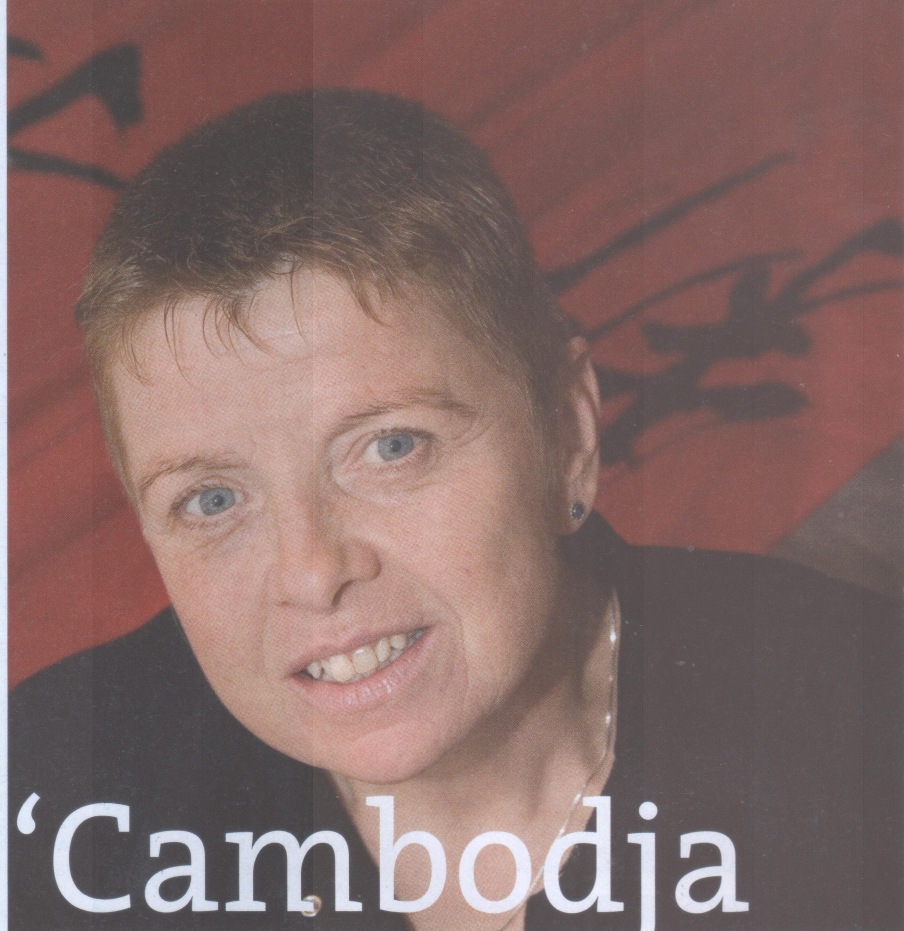
Route in voorbereiding, proefeditie in 2008

Verkleind kaartfragment uit Fietsen naar Parijs



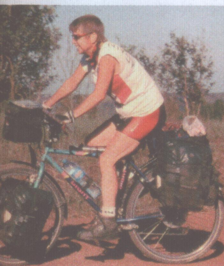






'Cambodja heeft mijn hart gestolen'

Bernadette Speet fietst het liefst alleen de wereld rond. Zuidoost-Azië heeft haar hart gestolen. Onlangs verscheen haar praktische reisgids over Cambodja 'Stof en stuiterasfalt'. Een wereldfietser die altijd monter blijft.



Tekst: Nan Rosens
Foto: Liesbeth Sluiter en Bernadette Speet

Ze stapt af en loopt een klein paadje in om even bij te komen van de paar uur fietsen over stuiterasfalt. Bij een verweerd boeddhistisch tempeltje haalt ze wat koekjes tevoorschijn en geniet van de stilte en de schoonheid. Opeens duikt er een mannetje op uit het rijstveld. Zwijgend delen ze het eenvoudige maal. 'Liever dat, dan een vette bankrekening,' kijkt Bernadette Speet (50) terug op deze kleine, maar intense ontmoeting in Cambodja. In van 2001 fietst ze voor het eerst tien maanden door Zuidoost-Azië, met als hoogtepunt Cambodja. 'Die fietsreis was al twintig jaar mijn grootste wens.'

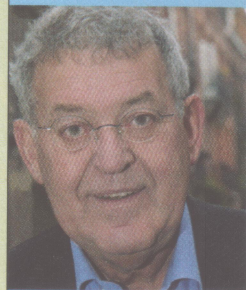
Grote liefde Speet maakte fietstochten in Europa en Azië, voordat ze in 2001 met fiets op het vliegtuig naar Thailand stapt. Cambodja met zijn wrange geschiedenis van onderdrukking en geweld en tot op de dag van vandaag voortwoekerende corruptie, maakt een blijvende, diepe indruk. 'Het oerwoud, de bergen en rijstvelden, en niet in de laatste plaats de open en uitermate vriendelijke mensen, hebben mijn hart gestolen.' Maar haar grote liefde blijft het fietsen zelf, het liefst alleen en maandenlang: 'Een zadel onder m'n kont en op pad zijn, dat brengt me rust; onderweg zijn en niet teruggaan.'
Hoe dat zo gekomen is? Op haar zeventiende verruilt de verlegen Speet het dorpsleven en een strenge opvoeding voor de nieuwe, anonieme wereld van Amsterdam. Ze kent er weinig mensen en verdient niet veel. Dus stapt ze in vakanties alleen op haar stadsfiets met de bagage in een oude krantentas. Steeds verder voeren haar tochten. Een lange fietstocht door het ruige en lege Schotland (inmiddels op een sportfiets met drie versnellingen), is een ommekeer: 'Dorpen liepen uit als ik afstapte. Overal werd ik op de thee gevraagd. Ik ontmoette leuke mensen. Ik ben daar 'opengebroken', het was een bevrijding.' Sindsdien is Speet niet meer te stuiten. 'Sommige mensen vinden het moedig dat ik alleen fiets, maar het heeft niet zoveel te maken met moed: het is een innerlijke drang.' Bang is ze eigenlijk nooit op reis, 'maar ik neem geen onnodige risico's. Heb ik maar een greintje twijfel, dan doe ik het niet. Puur op intuïtie dus.' Zoals die ene keer in Maleisië dat de dorpsonderwijzer haar aanbiedt samen een paar dorpjes diep in de jungle te bezoeken. Andere reizigers vertrouwen het niet, zij gáát gewoon en beleeft een bijzondere dag. 'Aan de andere kant, in Cambodja zal ik nooit na zonsondergang fietsen of na tienen op straat lopen. Dat is echt gevaarlijk.'
Er zijn natuurlijk wel eens angstige momenten. 'Ik belandde eens vlak voor het donker in een dorpje met maar één intens smerig guesthouse. Ik ben echt geen zeurpiet, slaap desnoods op de grond, maar dit was te gortig.' Dus hobbelt ze urenlang in een pick-up in het schemerdonker, wetende dat wanhopige ex-soldaten bij illegale checkpoints geld kunnen eisen of je overvallen. Maar ze bereikt tot haar grote opluchting heelhuids het volgende dorp.
'Ik ben nog nooit overvallen', klopt de wereldfietster af. 'In Laos kwam ik in afgelegen streken kerels tegen met grote

kapmessen, maar ze groetten me allemaal vriendelijk. Als het soms grimmig wordt, blijf ik vooral nuchter en probeer me er met humor uit te redden. Duikt er een geil mannetje op, dan laat ik mijn spieren rollen of spring nonchalant op mijn fiets, als een kerel mijn been over het zadel gooiend. Dat maakt indruk.' Maar over het algemeen ontmoet Speet alleen maar vriendelijkheid en gastvrijheid. Haar grootste zorg ligt eigenlijk op een heel ander vlak: haalt ze de hoge bergpassen wel met haar astma? Speet: 'Ik heb geleerd dat ik veel moet drinken en pauzeren, maar het blijft spannend, zeker voor de komende reis.'

Boerka 'Toen ik terugkwam van mijn droomreis, liep ik behoorlijk verweesd rond. Mijn grootste wens was vervuld.' Na een jaar werken als reisbegeleider hakt ze de knoop door: ze gaat opnieuw op reis. Ze neemt een 'gewone' baan om te sparen. Het plan is om in maart 2007 met de bus naar Istanbul te reizen, door oost-Turkije en Iran te fietsen en daarna door onder meer Turkmenistan, Tatjikistan, Pakistan, Mongolië en Vietnam, om in 2009 weer te eindigen in Cambodja. 'Erg spannend om voor een groot deel door islamitische landen te fietsen', vindt de avonturierster. 'Ik neem geen boerka mee, maar wel aangepaste kleding: lange mouwen en lange broek, een oude wijde zomerjurk eroverheen als overgooier, beenwarmers om stukjes bloot been te verhullen en om mijn hoofd een geknoopte shawl. Daaronder gewoon mijn wielerbroek. Ik wil altijd graag contact maken met de lokale bevolking, en dat gaat nou eenmaal beter in 'gepaste' kleding.' Naast voor Speet onontbeerlijke zaken als haar iPAQ met opvouwbaar toetsenbordje om notities te maken en muziek te luisteren, een memorecordertje om lokale stemmen en muziek op te nemen en de praktische hydrofiele luier als handdoek, neemt ze deze keer voor het eerst ook een spuitbus haarlak of insectenspray mee, om zich in geval van nood te kunnen verdedigen: 'Maar eigenlijk ergert het me nu al, omdat het betekent dat ik rekening houd met nare dingen en dat is niet mijn stijl. Mezelf kennende belandt die spuitbus onderin een tas, dus als er echt iets gebeurt, moet ik eerst nog even een pauze inlassen....' ←

Column

Tassendief



En weer heeft mister X (het kan ook miss Y zijn) mijn fietstassen losgepeuterd en mee naar huis genomen. Dat wil zeggen, tenzij betrokkene dakloos is, want dan liggen mijn tassen vast en zeker ergens in een bosje langs een groezelige waterkant met smart te wachten tot ik ze terugvind. Het is inmiddels de vierde keer dat ze gestolen zijn. Aan nieuwe fietstassen (vijf stel nu dus) ben ik al gauw een euro'tje of tweehonderd lichter geworden.
Ik moet zeggen: het intrigeert me. De diefstal vindt telkens plaats op dezelfde locus delicti, namelijk pal voor de deur van mijn eigen huis in mijn eigen straat, waar mijn eigen fiets vastgeklonken staat aan een van gemeentewege geplaatst fietsrek. Mijn fiets krijgen ze niet los. Alleen mijn tassen. Dat van die eigen straat is van belang, vind ik. Het is natuurlijk ook niet leuk als mijn fiets er onverwacht kaal bijstaat als ik het Amstelstation uitloop. Maar in mijn eigen straat voor mijn eigen deur? Het doet me denken aan een vriend die vlak voor zijn huis beroofd werd. 'Wat ik zo erg vind', sprak die vriend tot de dieven, 'is dat jullie me in mijn eigen straat te pakken nemen'. Daarop werden de boefjes door mededogen bevangen. Ze openden de zojuist gerolde portemonnaie, haalden er een briefje van tien uit en gaven dat aan mijn vriend terug. 'Hier, steek bij u. Dat is voor u.'
Ik heb geen idee wie de mysterieuze tassendief kan zijn. Ik weet zelfs niet of het telkens dezelfde persoon is. Voor zoiets onschuldigs als fietstassen ga je toch niet met een dubbelloops geweer op je balkonnetje van drie hoog in dekking liggen teneinde de dader op heterdaad te betrappen. Wel stel ik me de dief graag voor, vloekend over mijn achterlichtje gebogen omdat 'die lul' (dat ben ik dus) zijn fietstassen dit keer zo stevig vastgebonden heeft. Het liefste geloof ik dat de dief telkens één en dezelfde persoon is. Dat schept een band. Ik zie mijn dief terwijl hij (of zij) ergens uit de bosjes tevoorschijn springt en van achter zijn hand 'pssst, psst, pssst', fluistert. 'Wanna buy very beautifulle fietstassen?' Ook stel ik me graag een door de kabinetten Balkenende 1, 2 en 3 zwaar gekorte bijstandsmoeder voor, die mijn zijtassen aan het volproppen is met zojuist in de voedselbank verzamelde etensresten waarvan de houdbaarheidsdatum zo goed als verstreken is. Maar het liefste droom ik van een aan lager wal geraakt lid van een criminele organisatie, die niet meer met de grote jongens meemag op bankkraak en die het sindsdien moet hebben van kruimelwerk.
Zo zie je maar weer: meestal is het veel aardiger om niet te weten hoe iets precies in elkaar steekt. Mijn vijfde setje fietstassen - mooie blauwe dit keer en waterafstotend - is intussen nog vakkundiger vastgesnoerd. En: ze zijn met een groot koperkleurig slot aan de bagagedrager geklonken. Het slot steekt goed zichtbaar uit boven mijn achterlichtje. Sorry, lieve junk, beste bijstandsmoeder of zielige crimineel op retour, nu moeten jullie de banden van mijn tas doorsnijden. En dan heb je er niet zo veel meer aan. Ikzelf rijd er, met dat slot zo blinkend zichtbaar achterop, voor gek bij, vind ik. Zeg nou zelf. Als iemand mij vraagt wat dat slot daar doet, moet ik antwoorden: 'Dat? Dat is mijn fietstasslot!' Ik ben het met u eens. Tot dieper kleinburgerlijkheid kan een mens moeilijk zinken.

Gerard van Westerloo

Fiets hoort in canon

-3000 0 500 1000 1300 1500 1600 1700 1800 1950

entoen.nu

De canon van Nederland laat zien hoe ons land zich heeft ontwikkeld. 'Dit is het verhaal van het land dat we gezamenlijk bewonen. Het gaat er niet om dat je ontzettend trots wordt Nederlander te zijn, maar het is het verhaal van het land waarin je opgroeit en leeft', zei commissievoorzitter Frits van Oostrom in de Volkskrant. En: 'Velen zullen zeggen: is dit het nu? Nou, je kunt het altijd uitbreiden.'

De Vogelvrije Fietser heeft een suggestie: wij pleiten ervoor de fiets in de canon op te nemen. De fiets is weliswaar geen Nederlandse uitvinding, maar waarschijnlijk is er geen land dat de fiets zo omarmd heeft als Nederland. Vrijwel overal moest de fiets plaats maken voor de auto. Alleen in Nederland heeft de fiets altijd dapper standgehouden.

Sinds afgelopen najaar is er een officiële canon van de Nederlandse geschiedenis. Hij begint bij de hunebedden en eindigt bij de euro.

De Vogelvrije Fietser pleit voor het opnemen van de fiets in de canon.

'De fiets is een uitdrukking van gelijkwaardigheid.'

Agressief fietsen We hebben twee historici gevraagd waarom de Nederlander zo verknocht is aan de fiets: Hans Buiter van de Technische Universiteit Eindhoven en Herman Pleij van de Universiteit van Amsterdam. Buiter is gepromoveerd op de geschiedenis van de straat tussen 1860 en 1940. Pleij is hoogleraar Historische Nederlandse Letterkunde, maar ook gespecialiseerd in 'Nederlandse mentaliteiten en de nationale beschavingsgeschiedenis'. Weet hij waarom de fiets zo goed past bij de Nederlandse mentaliteit? 'De fiets is een uitdrukking van gelijkwaardigheid', zegt Pleij. 'Wij hebben een hekel aan hiërarchie. Wij vinden alle zestien miljoen inwoners even belangrijk. Het sterk ontwikkelde gelijkheidsdenken komt voort uit onze nederzettingsgeschiedenis, wij hebben dit land zelf gemaakt en daarvoor moet je samenwerken.'

Maar hoe graag we het ook anders zouden willen, we kunnen niet helemaal zonder leiders. Pleij: 'Je ziet vervolgens dat onze leiders, tot en met de vorsten aan toe, een agressief fietsen etaleren. Donner bijvoorbeeld pendelde als informateur op de fiets tussen de Tweede Kamer en Paleis Noordeinde. Met de fiets was hij agressief gewoon aan het doen. Donner in driedelig pak op de fiets; dat zien wij graag. Wij verlustigen ons daarin.'

Donner staat in een lange traditie van gezagdragers die zich bewust op de fiets aan het volk tonen. 'Het is opvallend hoe vaak wij een minister-president zien fietsen. Van Kok was bekend dat hij op de fiets naar zijn werk ging en daar zijn fiets tegen het torentje parkeerde. Nederlanders stellen dat op prijs. Juliana fietste ook veel en was daar populair om. Beatrix fietst niet, zij heeft bewust afstand genomen van het volkse. Maar met Willem-Alexander gaat het weer goed komen. Hij staat dichter bij het volk en we zullen hem nog veel op een fiets met kinderzitjes zien', aldus Pleij.

Met de fiets kunnen leiders dus bewijzen dat ze gewoon zijn gebleven. En anders zorgen we er met de fiets wel voor dat niemand zich moet verbeelden belangrijker te zijn dan de rest. 'Tijdens de Eurotop in 1997 in ons land had de regering besloten om alle Europese regeringsleiders op de fiets te zetten. Omdat ze niet konden fietsen - de dikke Kohl kon nog net door twee lijfwachten opgevangen worden - werden ze ineens allemaal hetzelfde. Ze werden te kijk gezet en het opvallende was dat niet een actiegroep, maar de Nederlandse regering het georganiseerd had. Wij



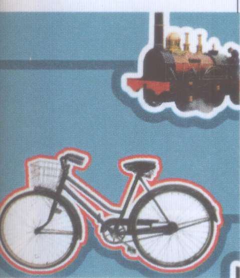


Tekst: Michiel Slütter
Illustratie: Wildvlees

→

lieten hiermee zien hoe wij vinden dat de wereld in elkaar hoort te zitten: iedereen is gelijk en de fiets is een exponent van die gelijkheid.'

Calvinistisch 'Dat typisch Nederlandse gelijkheidsdenken verklaart ook waarom er nog steeds zoveel gefietst wordt in Nederland, zegt Buiter, historicus aan de Technische Universiteit Eindhoven. 'In andere Europese landen werd ook veel gefietst, maar nadat de auto opkwam, verdween de fiets. Er waren in het Zwitserse Basel bijvoorbeeld wel fietspaden, maar die werden weggepland en veranderden in parkeerplekken voor auto's. In Nederland bleven ambtenaren en verkeerskundigen wel rekening houden met de fietsers. Ze vonden dat die ook recht op een plek op de weg hadden. Ik denk dat die houding samenhangt met het sterk democratische karakter van de Nederlandse samenleving. In andere landen worden de normen van de middenklasse, die zich bijvoorkeur per auto verplaatst, aan de rest van de samenleving opgelegd. In Jakarta bijvoorbeeld mag je niet fietsen in het centrum. In China worden fietsers van de weg verbannen om plaats te maken voor automobilisten.'
Net als Pleij denkt Buiter dat de fiets zo populair is gebleven omdat dit vervoermiddel bij de Nederlanders past. 'Het heeft te maken met de calvinistische mentaliteit. Het mag niet te gemakkelijk gaan; we houden van mobiliteit die inspanning vereist.' En Nederlanders zijn van oudsher individualistisch en dan is de fiets ideaal, omdat je dan voor je vervoer van niemand afhankelijk bent. 'De opkomst van de fiets is een onderdeel van de mobiliteitsexplosie in het begin van de twintigste eeuw', zegt Buiter. 'De tram, die op het platteland en in de stad reed, ging er aan vooraf. Maar eigenlijk hielden de Nederlanders niet van openbaar vervoer. Er zijn veel klachtenbrieven bewaard gebleven in het archief van trambeheerders. Vooral gegoede burgers beklaagden zich over het rochelen, spugen, stinken en schelden van medepassagiers. Dankzij de fiets, die door de toegenomen welvaart en dalende prijzen binnen ieders bereik kwam, hoefde men eindelijk niet meer verplicht bij elkaar te zitten.'



'Wij houden van mobiliteit die inspanning vereist'

'In het interbellum was de fiets uitgegroeid tot het vervoermiddel van de Nederlanders. Het grootste deel van het rijverkeer in stedelijke gebieden was fietsverkeer. Omdat er zoveel fietsers waren, kwamen er verkeersregelaars, met name bij kruispunten. Het was zo druk dat er een maximumsnelheid voor fietsen gold. De fiets biedt veel vrijheid en die dient meteen gereguleerd te worden, was blijkbaar de gedachte', zegt Buiter. Maar de individualistisch ingestelde fietsers lieten zich niet in een keurslijf dwingen. 'Lang niet iedereen respecteerde de regelaars. De fietsers reden er gewoon langs en trokken een lange neus. De fietser was toch sneller en wist dat de agent zijn plek niet mocht verlaten.' Dit gebrek aan ontzag voor de verkeersregelaar is volgens Pleij onderdeel van een aloude Nederlandse traditie. 'Men aanvaardt heel moeilijk gezag. Op straat zie je dat het meest duidelijk bij de fietsers, die rijden allemaal door rood. Het verkeerslicht beschouwen ze als een advies. Vervolgens bepalen ze zelf wel of ze door kunnen rijden of niet.'

Ruimtelijke ordening Buitenlanders zeggen vaak dat er in Nederland zoveel wordt gefietst omdat Nederland zo plat is. Maar dat kan niet de werkelijke reden zijn. Londen, Parijs en Berlijn zijn net zo vlak als Amsterdam. Toch wordt in deze steden niet veel gefietst. 'Het kenmerkende van Nederlandse steden zijn kleine straatjes en grachten', zegt Pleij. 'In andere Europese steden zijn de middeleeuwse centra platgegooid. Daar zijn in de negentiende eeuw brede boulevards aangelegd. Daar konden mooi militaire parades worden gehouden, imposante staatsgebouwen werden er neergezet en ze zijn ook ideaal om snel troepen de stad in te krijgen bij volksopstanden. De boulevards horen echt bij een hiërarchische samenleving.' Nederland is altijd een 'koopliedenstaat' geweest waar men geen boulevards wenst om troepen over te laten marcheren. 'Daardoor hebben we in de meeste steden nog steeds een stadsstructuur die het fietsen faciliteert. De fiets blijft het snelste vervoermiddel.'
En de nieuwe wijken borduren voort op de traditionele compacte manier van bouwen. 'De ruimtelijke ordening van Nederland is gunstig voor de fiets, omdat de afstanden nog steeds kort zijn', zegt Buiter. 'Nederlanders blijven daardoor fietsen, al is het fietsgebruik relatief niet meer zo hoog als in de jaren twintig.'
Buiter denkt dat de fiets populair zal blijven. 'Het is hopeloos van mensen te verlangen om in de bus of trein te gaan zitten. Nederlanders willen individueel vervoer en op de kortere afstand is de fiets ideaal.' En de auto dan? Buiter: 'Een automobiel is voor luie fietsers.'





Fietsbeleid dankzij nutsbedrijf

De Fietsersbond telt 140 afdelingen. Ter plekke komen vrijwilligers op voor de belangen van de fietsers.

Deze keer de kerngroep Eindhoven: 'Projecten zijn de knelpunten'.



Tekst: Michiel Slütter
Foto: Marijn Olislagers

Met de uitvoering gaat er in Eindhoven nog wel eens iets mis, maar de bedoelingen zijn goed van de gemeente. Over de tweede ronde van de Fietsbalans hoefden ze in Eindhoven bijvoorbeeld niet lang na te denken. 'Men doet altijd mee aan onderzoeken die het fietsbeleid ondersteunen. Dat is positief', zegt Peter Plantinga van de kerngroep Eindhoven. 'En door de Fietsbalans hebben zich veertig leden gemeld, die zich in willen zetten voor de Fietsersbond.'

Succes: fietsbeleid

'Na jarenlang aandringen is er een Fietsnota aangenomen. Daar zijn wij erg blij mee. Nu hebben we een maatstaf waarmee we allerlei plannen kunnen beoordelen. Wanneer er iets mis dreigt te gaan, kunnen we naar de Fietsnota verwijzen. Ook zijn we blij dat er nu eindelijk structureel - tenminste, voor de komende vier jaar - geld is voor fietsbeleid. Het begin is er. Of er op de lange termijn ook geld zal zijn, weten we nog niet. Het budget voor fietsbeleid hebben we namelijk te danken aan de verkoop van het gemeentelijk nutsbedrijf. Dat is natuurlijk een eenmalige opbrengst.'

Moeilijkheden: projectleiders

'Projecten zijn de grote knelpunten. De projectleiders zijn er alleen in geïnteresseerd om hun project binnen de gestelde tijd en de begrote kosten te realiseren. Ongeacht de bezwaren zeggen ze altijd: 'het moet nou eenmaal zo en we veranderen het niet'. Zo is het Floraplein een turborotonde geworden, met twee banen. En de fietsers zijn uit de voorrang gehaald. Het is een gevaarlijke rotonde geworden. Gelukkig wordt er op ons verzoek een Centraal Verkeersoverleg ingesteld. We kunnen dan meepraten voordat iets tot een 'project' wordt bestempeld. Zo hopen we veel ellende te voorkomen.'

Toekomst: vrijwilligers

'Uit de oproep voor hulp bij de Fietsbalans bleek dat er meer dan veertig leden zijn die wilden helpen. Daaruit concludeer ik dat men graag actief wordt als het om concrete zaken gaat, zoals stallingen inspecteren of een route keuren. Daar ligt een geweldig potentieel. Een ander thema is het stallen van fietsen. Zoals in alle grote steden is er een structureel tekort, waardoor er klachten zijn over een rommelige aanblik. Ik denk dat - naast voldoende capaciteit natuurlijk - gebiedsbeheerders het probleem kunnen oplossen. De beheerders halen dan dagelijks achtergelaten wrakken weg en zetten omgevallen fietsen rechtop.' ←

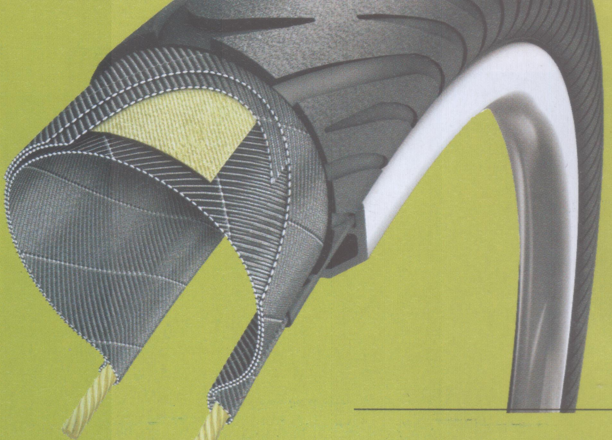
Op pagina 38 staan alle adressen van de afdelingen van de Fietsersbond. Of kijk op www.fietsersbond.nl/afdelingen

Fiets nieuws

Redactie: Michèl Post

Grote oversteek

'De grote oversteek van het Juragebergte op de fiets'. Dat is de spannende titel van een gratis Nederlandstalige brochure die gaat over een 369 kilometer lange fietsroute door de Jura. De route is verdeeld in tien bewegwijzerde etappes. Voor getrainde fietsers zijn er ook langere varianten. In het gidsje staan een routebeschrijving en gedetailleerde kaarten met de hoogteverschillen en informatie over de omgeving. Te bestellen op: www.montagnes-du-jura.fr/nl/media/bondecommande.html. Voor overnachtingsmogelijkheden is er een aparte gids te koop op http://www.gtj.asso.fr

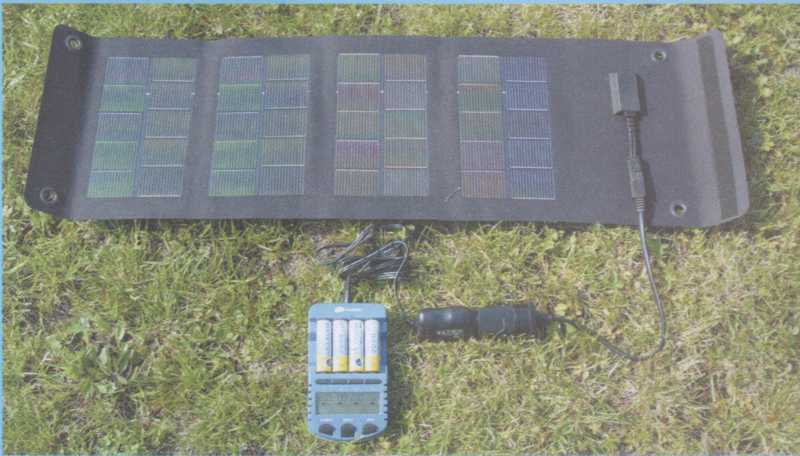


Nieuwe antilekband

Antilekbanden met geweven vezels van het materiaal Vectran zijn niet nieuw. Wel nieuw is het als deze vezels zeer fijn en dicht geweven zijn. Schwalbe gebruikt deze techniek in haar Supreme-banden. Het bedrijf heeft een testmachine ontwikkeld waarbij het met een stalen doorn de band op de proef stelt. Bij testen raakten alle banden doorboord, behalve de banden met de zeer dicht geweven laag. De Vectran-laag is dun en heeft nauwelijks invloed op de rolweerstand en het gewicht. Een set Supreme-banden met de sterke laag zijn zelfs 380 gram lichter dan de gewone Marathon-banden van Schwalbe. Ook het rubber van de nieuwe antilek band is anders van samenstelling waardoor de band beter grip heeft op het wegdek, terwijl de rolweerstand toch niet groter wordt. Wellicht is de Supreme-band de ideale fietsvakantieband. De Supreme-band is verkrijgbaar in de maten 50-559, 37-622, 42-622 en 50-622. Kwaliteit heeft zijn prijs; één buitenband kost € 40.

Stroom voor onderweg

Hieronder: Solar Mio rechts: E-sun



Veel vakantiefietsers gaan op weg met een hele verzameling apparaatjes: een telefoon, een (video)camera, een gps, een mp3-speler of zelfs een personal digital assistant (PDA). Wie onderweg per se stroom wil hebben, kan bij Technolyt uit Wormerveer onbreekbare en opvouwbare zonnepanelen kopen. De Solar Mio levert 1,5 watt en beschikt over een eigen batterij van 3,7 volt en 900 mAh. Bij volle zon is de batterij volgens de fabrikant na drie uur vol en gaat er een groen ledje branden. Met deze batterij kun je vervolgens je mobiel, pda, mp3-speler, of videocamera opladen (met 6 volt). Er zitten verloopstekkertjes bij voor alle grote merken mobieltjes. Ook geschikt voor USB (5 volt). Dertig minuten volle zon is goed voor tien minuten praten en vier uur standby. Gewicht: ongeveer 250 gram. Prijs: € 150. De E-sun is een stuk groter en is er in 25, 12 en 6,5 watt uitvoering (op de foto de 6,5 watt uitvoering) en bevat geen eigen batterij. Er zitten een paar verloopstekkers bij waarmee je apparaten en batterijladers rechtstreeks kunt voorzien van stroom van 12 volt. Het opladen van 4 AA batterijen duurt bij volle zon ongeveer 5 uur, bij bewolkt weer aanzienlijk langer. Verloopstekkertjes voor mobieltjes zitten er niet bij. Maar met een oplaadsnoertje voor in de auto kun je een mobieltje op het zonnepaneel aansluiten. Waarschuwing: controleer of je mobiel of je PDA bij het laden 12 volt kan hebben. En anders is dit probleem ook weer op te lossen met het snoertje voor in de auto. Gewicht van de 6,5 watt uitvoering: ongeveer 250 gram. Prijs: € 175,-.

Meer informatie: www.technolyt.nl

Grote fietsen



Sparta maakt fietsen voor hele lange mensen: de MAXX N8 en de MAXX V24, beide in een dames- (66 centimeter) en herenuitvoering (70 – 75 centimeter). De N8 heeft een naafversnelling (Shimano Nexus 8) en de V24 heeft een derailleurversnelling (24 stuks). Extra aanpassing voor lange mensen is mogelijk met het goed verstelbare stuur. Voor zware mensen of voor mensen die houden van een fiets die er stevig en traditioneel uitziet, komt Sparta met de Pick-Up, een transportfiets met extra stevige wielen en dikke banden. Hij is er in vijf kleuren, in dames- en herenuitvoering, en heeft geen versnellingen. Alleen de zwarte uitvoering is ook leverbaar met drie versnellingen en klassiek witte banden. Het blijft een raadsel waarom uitgerekend transportfietsen geen achterbagagedrager hebben.

Decibellen

Een mp-3 speler gemonteerd op het stuur van je fiets, met heuse luidsprekers Dreunende basgeluiden zal dit lichte apparaat niet voortbrengen, maar het is de vraag of andere fietsers en wandelaars er blij mee zullen zijn. Het apparaat bestaat uit een deel met luidsprekers dat vast op de fiets is gemonteerd en waterdicht is. De losse mp-3 speler van 1 GB (SD/MMC kaart) kun je in het frontje klikken. Luisteren met een oortelefoontje is ook mogelijk. Het geheel kan van de fiets worden gehaald en is dan te gebruiken als tafelmodel. Er moeten 4 kleine staafbatterijtjes in (AAA). Meer informatie: www.hammacher.com/publish/73518.asp

Doorknipslot

Licht van gewicht en toch nauwelijks door te knippen. Dat belooft Verta op zijn website (www.verta.nl) over het nieuwe fietsslot. Dat lijkt goed nieuws, want sterke massief stalen sloten zijn bepaald niet licht. Het geheim zit in het gebruik van bandstaal. Dit wordt gebruikt als inpakstaal voor kratten en pallets. Door de buigzaamheid van het staal en de vele laagjes zou de betonschaar er geen vat op hebben. Jammer genoeg bleek het bandstaal erg gemakkelijk door te knippen. Ook de sluiting is van slechte kwaliteit en daarmee is het hele Verta-slot waardeloos. Fietshandelaar Wim Kok uit Utrecht kreeg het cilinderslot in luttele seconden open door er met de hamer op te slaan. Wie het slot toch wil proberen: het kost € 19,95 en een verlengstuk € 14,95.



Playmobil

Abus komt in samenwerking met Playmobil met een nieuwe lijn kwalitatief goede veiligheidsproducten: kindersloten, helmen, tassen, veiligheidsvlaggen en fietsbellen in Playmobil-piraten en prinsessendesign. De producten zijn te koop in de winkels van Halfords.



Fietsspam

Politieke partijen, uitzendbureaus en andere bedrijven hebben de geparkeerde fiets ontdekt om reclame aan op te hangen. Ballonnetje aan het frame, opvallend kaartje aan het stuur, vrolijk gekleurd dekje over

NEE Géén zadelreclame, géén stuurreclame NEE

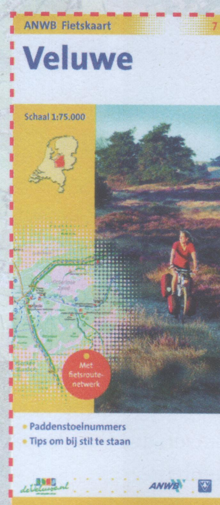
het zadel. Het ziet er ludiek uit, maar nu het vaker voorkomt en ook pizzeria's de fiets hebben ontdekt, wordt het irritant. Want waar laat je die ongevraagde troep. Gewoon maar op straat, blijken veel mensen te denken. Gelukkig is er nu een NEE NEE-sticker voor de fiets. NEE tegen zadelreclame en NEE tegen stuurreclame. Op de sticker staan overigens ook nog kleine lettertjes. Dat is reclame en het adres waar je de sticker kunt verkrijgen. zie www.feeder.nl

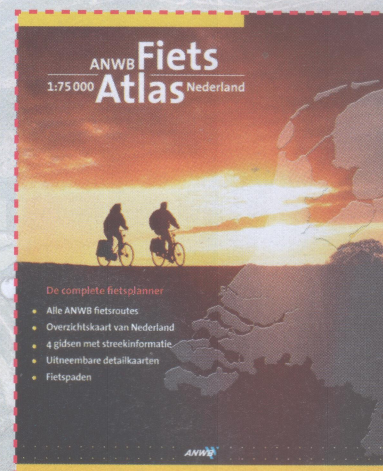
Ben je student in een grote stad en helemaal niet vies van reclame? Kijk dan eens op www.ikfietsgratis.nl. Door met reclame rond te rijden heb je een gratis fiets. Of je meteen een fiets krijgt is onzeker, want het bedrijf heeft moeite met het vinden van adverteerders.

De beste fietskaart

De populairste kaart onder fietsers, de Falk Kaart voor Vakantie en Vrije Tijd, is sinds 1 januari uit de handel. Ook de Provinciekaarten van de ANWB hebben het veld moeten ruimen. Zijn de nieuwe kaarten goede vervangers of is het behelpen geblazen? Een overzicht.







Tekst: Kees Bakker en Jolinda van Hoogdalem

Autokaart voor fietsers

De duidelijkste kaart is vreemd genoeg een kaart die niet als fietskaart wordt uitgegeven, de Falk Provinciekaart Professional 1:90.000 (€ 7,95). Het is een typische autokaart, qua vormgeving en extra informatie. Maar op de kaart staan fietspaden langs wegen en vrije fietspaden zeer goed aangegeven. Ze zijn als een dunne roze lijn ingetekend waardoor ze makkelijk te 'lezen' zijn. Ook fijn is dat Falk voor een rustige lay-out heeft gekozen, en is er geen toeristische franje toegevoegd die het kaartbeeld zo kan verstoren. Een nadeel heeft deze 'autokaart' wel: de vouwwijze is niet praktisch voor de fietser, en al helemaal ongeschikt voor in een kaarthouder.

Op de kaarten van de Falk Nederland Wegenatlas 1:100.000 (€ 7,95) ontbreken fietspaden. Een gemiste kans, want de kaarten en de schaal lenen zich er uitstekend voor.

Falk geeft samen met Staatsbosbeheer 41 Wandelkaarten 1:25.000 uit waarop je ook goed kunt fietsen, maar de kaarten beschrijven alleen gebieden van Staatsbosbeheer en bestrijken bij lange na niet heel Nederland.

Nieuw: knooppuntenkaarten

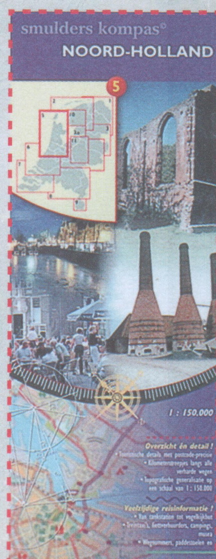
Nieuw zijn de Fietskaarten 1:75.000 (€ 7,95) van de ANWB. Ze vervangen de vroegere populaire provinciekaarten 1:100 000. Inmiddels is er een kaart van de Veluwe, van Noord-Holland Noord en van Noord-Holland Zuid verschenen. In mei 2007 moet heel Nederland in 17 kaarten zijn beschreven. Behalve fietspaden en paddestoelnummers staan er ook de knooppuntenroutes op aangegeven, een systeem dat stevig in opmars is en de bestaande themaroutes gaat verdringen. Voor knooppuntentochten zijn de Fietskaarten prima geschikt. Maar als je zelf een route uitstippelt, zijn ze een stuk minder handig omdat het knooppuntennetwerk dominant in het kaartbeeld aanwezig is. De papierkwaliteit is matig.

De ANWB toeristenkaart NL 1:150.000 (€ 5,50) is de vervanger van de vroegere 1:100.000 Provinciekaart. Op deze nieuwe serie kaarten ontbreken de fietspaden. Ze zijn dus ongeschikt voor fietsers.

Atlassen

Je kunt ook de ANWB Fietsatlas van Nederland 1:75.000 aanschaffen (€ 39,95). Deze atlas bestaat uit 56 losse kaartbladen in een multomap. Op de voor- en achterkant van een kaartblad staan twee gebieden die niet aan elkaar grenzen. Nederland is opgedeeld in 112 gebieden. Voordeel is dat je gebieden naast elkaar kunt leggen; nadeel is dat je twee keer zo veel kaarten moet meenemen. Fietspaden en paddenstoelen zijn goed op de kaarten aangegeven. Op elke kaart staan bewegwijzerde routes ingetekend, wat helaas het kaartbeeld verstoort. We hebben deze kaart naast de Provinciekaart van Falk gelegd. Opvallend is dat je op de Falk-kaart veel gemakkelijker kunt zien hoe je het beste wel en niet kunt fietsen. De papierkwaliteit van de ANWB Fietsatlas is niet zo goed, je moet ze dus wel in een plasticje stoppen als je er mee gaat fietsen. De Fietsatlas bevat verder nog een ANWB Fietsroutekaart 1:300.000 (ook los verkrijgbaar voor € 4.95) van heel Nederland om een tocht te plannen en vier boekjes met streekinformatie.







Topografische kaarten

De ANWB geeft sinds een paar jaar de 1:50.000 topografische (fiets)kaarten (€ 9,50) uit op scheurvast papier, voorzien van paddestoelnummers en fietspaden. Dankzij de gedetailleerde topografische informatie zijn het uitstekende kaarten om een gebied op de fiets te verkennen. De kaarten geven veel detail- en landschapsinformatie, maar zijn helaas nog steeds onvolledig. Op de kaart Utrecht Oost/Betuwe ontbreken bijvoorbeeld de fietspaden in bosrijke gebieden. Terwijl je juist in deze gebieden informatie wilt hebben over verharde en onverharde paden. Hier en daar is een kort stukje bospad ingetekend, terwijl het pad in werkelijkheid veel langer is.
Handig voor fietsers met een GPS zijn de coördinaten van de lengte- en breedtegraden langs de rand van de kaart. Extra service is dat de coördinaten van een aantal toeristische attracties apart vermeld worden. Door het gebruikte materiaal zijn de kaarten nagenoeg onverwoestbaar. Heel Nederland is verdeeld in 25 kaarten.
De ANWB geeft ook een luxe gebonden Topografische Atlas 1:50.000 uit (€ 49,50). Deze Atlas bevat echter geen fietsinformatie. In de Atlas staan de kaarten zoals de ANWB ze aangeleverd krijgt van de topografische dienst, zonder fietspaden en paddestoelnummers.

Fietskaarten per provincie

Uitgever Buijten en Schipperheijn brengt met de Smulders Kompas kaarten 1:150.000 en 1:90.000 (€ 5,40) een 12-delige serie fietskaarten van Nederland uit. Vrijliggende fietspaden staan er op aangegeven, maar het onderscheid met onverharde paden is onduidelijk. Fietspaden langs wegen staan er niet apart op aangegeven. Een steekproef op de Veluwe leverde een groot aantal fouten op, waardoor we vermoeden dat de kwaliteit van de kaarten te wensen over laat.

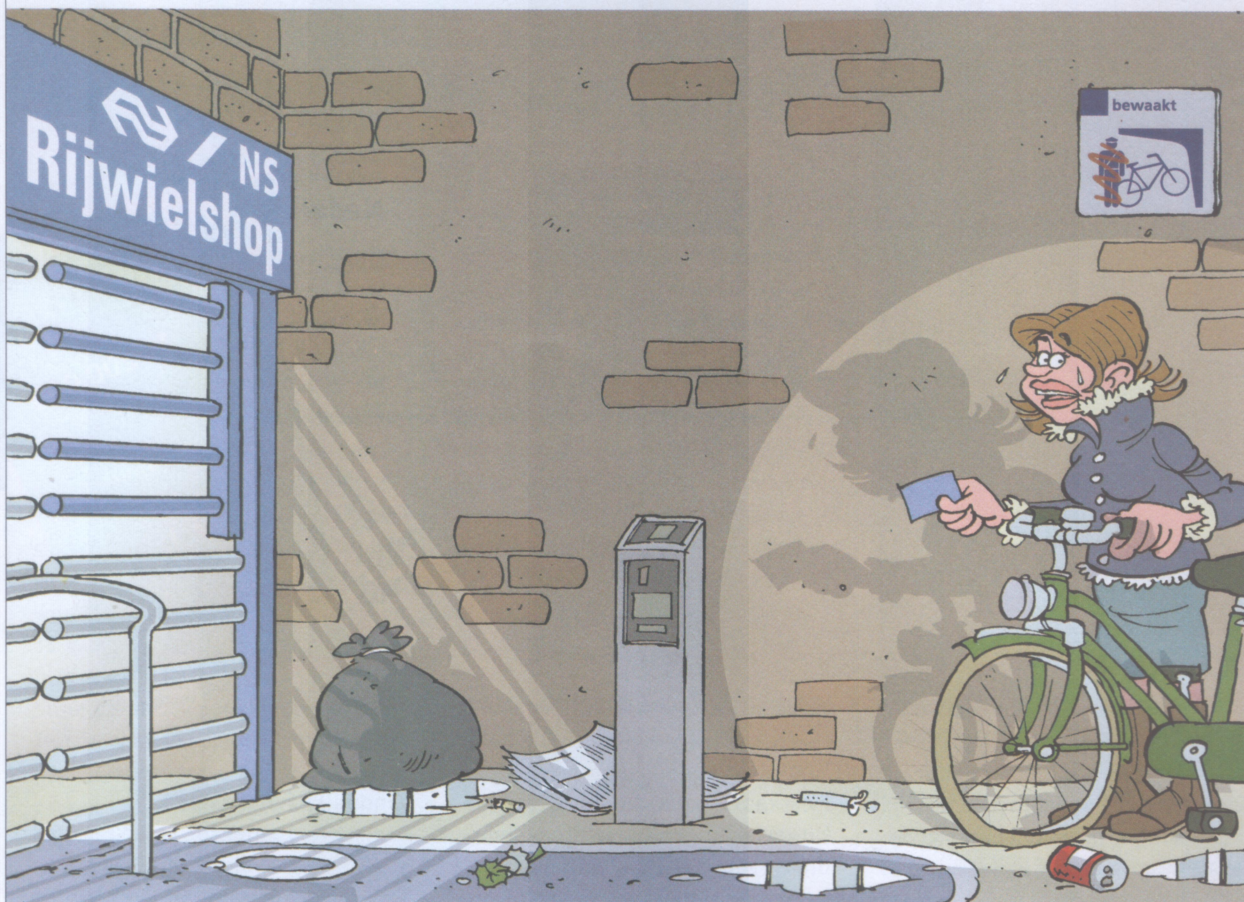
Digitale kaarten

Er zijn inmiddels twee topografische kaarten voor GPS in de handel: Topo NL voor een Garmin (€ 135 heel Nederland) en kaarten van het Kadaster in Apeldoorn 1:25.000 (€ 200 voor heel Nederland). Voor de laatste heb je wel extra software nodig; OziExplorer (€ 80). Ander nadeel: hij is alleen bruikbaar op je computer en niet laadbaar op je GPS. Topo NL geeft net als de Kadasterkaart informatie over de omgeving, fietspaden en onverharde paden, hoewel het soms lastig is het onderscheid te zien. Straatnamen ontbreken maar door tegelijkertijd een wegenkaart op de computer te zetten, los je dat op.

Landelijke fietskaarten

Er zijn vier kaarten die heel Nederland beschrijven: De Fietsideeën kaart van het Landelijk Fietsplatform (€3,30), de Landelijke Fietskaart 1:200.000 van Buijten en Schipperheijn (€ 4,50), de Sterkste Fietskaart van Nederland in twee delen (€ 10 per deel en ook van Buijten) en Schipperheijn) en de ANWB Fietsroutekaart van Nederland 1:300.000 (€4,95). Al deze kaarten zijn vooral handig als je routes wilt uitzoeken en plannen. Ze geven vrijwel alle informatie die je als fietser wenst. Behalve op de Fietsideeënkaart kun je met een beetje goede wil in grote lijnen fietsen op de andere drie, maar een kaart op kleinere schaal is natuurlijk handiger. De Sterkste Fietskaart van Nederland is van onverwoestbaar papier





Automatisering jaagt fietser uit de stalling

De NS is de fietsenstalling bij stations in sneltreinvaart aan het automatiseren. Daardoor zijn de stallingen open van de eerste tot de laatste trein. Alleen: de klanten blijven weg.



Tekst: Jolinda van Hoogdalem
Illustratie: Rob Derks

Was het vroeger voldoende om als abonnementhouder je hand op te steken naar de stallinghouder en 'goedemorgen' te roepen, in een geautomatiseerde stalling moet je eerst je abonnementspas of chipknip te voorschijn vissen, door een gleuf halen om vervolgens met één hand je fiets door een poortje te loodsen. En als je pech hebt, moet je ook wachten. Er is bij de meeste geautomatiseerde stations maar één poortje voor de komende en gaande staller.
Met name in de spits geeft dat rond de vertrek- en aankomsttijden van de treinen een fietsfile. 'Sinds de stalling bij station Voorburg is geautomatiseerd moet ik vijf minuten extra uittrekken om door het ene poortje te komen. Nadat ik te vaak de trein heb gemist, heb ik een stevige ketting gekocht (voor de helft van de prijs van een jaarabonnement op de stalling) en zet mijn fiets buiten. De stalling is meestal leeg terwijl er buiten te weinig plaats is, dus ik ben blijkbaar niet de enige', meldt Bas van Ruijven. In Harderwijk en Deventer is hetzelfde patroon zichtbaar: een halflege stalling en overvolle fietsrekken op het stationsplein.

Stallinghouder weg Afgelopen jaren zijn eenentwintig van de negentig bewaakte fietsenstallingen bij stations geautomatiseerd. Eind 2008 moeten dat er vijfenzestig zijn. Op heel kleine stations verdwijnt de stallinghouder volledig, kleinere stations krijgen alleen in de spits toezicht en bij middelgrote stations worden de openingstijden beperkt van zeven uur 's ochtends tot zeven uur 's avonds. Een twintigtal grote stationsstallingen (meer dan drieduizend stallers per dag) blijft volledig bemenst. Door de automatisering komt de NS zijn afspraak met de overheid na om de stalling van de eerste tot de laatste trein open te laten zijn. Maar de fietsende klant is niet onverdeeld gelukkig met de 'service' van de NS.
Een fiets huren bij een geautomatiseerde stalling zonder stallinghouder is er niet meer bij. Reizigers die regelmatig van de OV-fiets gebruik maken, grijpen mis. Op station Amstel in Amsterdam was de stalling doordeweeks open van 's ochtends zes uur tot middernacht, dat is nu van zeven tot zeven. Tijdens die uren kun je een fiets huren, maar je moet dus wel voor zevenen weer binnen zijn.

Stationsfietsenstallingen zijn in veel gevallen niet de meest aangename plekken om te vertoeven. Vaak liggen ze ondergronds en is de ingang weggestopt in een hoekje van het station. Een verlaten stalling met rekken vol fietsen voelt niet aangenaam. De meeste mensen zijn blij dat er iemand bij de ingang een oogje in het zeil houdt. Bij een actie van de Fietsersbond tegen de automatisering van de fietsenstalling bij station Amsterdam Amstel, meldde een vrouw: 'Als ik ver na zevenen aankom, vraag ik voortaan mijn man me op te komen halen.'

Demonteren Bij station Amsterdam Amstel is de stadsdeelraad al geruime tijd bezig met de veiligheid rond het station. Dat de NS zonder overleg de bemensing van de stalling in de avonduren opheft, is daarom voor het stadsdeel extra wrang. Sociale veiligheid is niet alleen een grote stadsprobleem. Ook in Schiedam vervulde de stallinghouder in de avonduren een sociale functie. Nu de stalling bemenst is van zeven tot zeven wordt het stationsplein als onveilig ervaren. Politie en stadstoezicht surveilleren er sinds de automatisering vaker.
De stallinghouder van Schiedam is tevreden over de automatisering, met één 'maar'.. Abonnementhouders krijgen een abonnementspas. Onregelmatige stallers betalen per chipknip. Gezinnen hebben een probleem. De automaat accepteert maar één fiets per chipknip en kinderen hebben geen eigen chipknip.' De poortjes zijn sowieso niet erg kindvriendelijk. Wie met een kind in kinderzitje met windscherm aan de poort verschijnt, heeft een probleem. Het windscherm moet gedemonteerd worden en het kind moet uit het zitje, anders past de fiets niet door het poortje. Met in de ene hand de fiets en aan de andere hand je kind moet je maar zien hoe je de hekken doorkomt, nog afgezien van waar je het windscherm laat.
Ruim vijfendertig procent van de treinreizigers komt met de fiets en dat worden er steeds meer. Waarom legt de NS die klanten niet in de watten? Helaas voelt de NS er weinig voor daar uitleg over te geven. De belofte hierover terug te bellen wordt ook na herhaald contact zoeken, niet nagekomen.

Eigen baas De gemeente Zuthpen ziet reizigers graag op de fiets naar het station komen: het helpt het verkeer in de stad te ontlasten, het is milieuvriendelijke en gezond, verklaarde wethouder Kees Luesink op een bijeenkomst van het Fietsberaad, kenniscentrum over de fiets. Luesink droomde acht jaar geleden over een toegankelijke, sociaal vriendelijke stalling met een ingang op voetgangersniveau en een ruim en overzichtelijk, groen plein voor het station. Daarvoor moest stevig onderhandeld worden met NS Fiets die de stationsstalling exploiteert. De uitkomst is een gratis stalling waar voor ruim de helft van de drieduizend plaatsen twintig uur per dag toezicht is. De andere helft is extra beveiligd met behulp van geautomatiseerde toegangspoortjes. De gemeente betaalt er NS Fiets 250.000 euro per jaar voor. Alle partijen zijn blij: fietsers met de mooie gratis stalling, treinreizigers en gemeenten met een schoon stationsplein en NS Fiets met de inkomensgarantie. Ben van Westing, directeur van NS Fiets hoopt dat het een 'nieuwe trend' wordt. Logisch, want van probleem wordt de fietsende reiziger ineens een interessante geldstroom waar NS Fiets niet al teveel voor hoeft te doen. De nieuwe stalling kostte ruim zes miljoen, ruim de helft daarvan is afkomstig van de gemeente; de NS heeft 70.000 euro bijgedragen. De rest kwam onder andere van ProRail, de provincie en Europa. Een dergelijke overeenkomst is dus duur. Niet alle gemeenten kunnen of willen daar zoveel geld voor uittrekken als Zuthpen. Amsterdam bouwde zelf een vierentwintig uur bewaakte stalling bij NS station WTC, net buiten het station. Daarmee omzeilde ze onderhandelingen met de NS. Houten, niet in het bezit van een bewaakte NS-stalling doet direct zaken met ProRail. De fietsvriendelijke gemeente krijgt een luxe fietstransferium om de parkeerchaos van fietsen rond het station op te lossen. Verantwoordelijk ambtenaar Herbert Tiemens: 'In de stalling komen talloze voorzieningen èn er komt reizigersinformatie zodat je kunt zien of je je moet haasten of niet. De stalling is open van de eerste trein tot de laatste bus (die na de laatste trein vertrekt), als het even kan gratis.' Inmiddels zijn de plannen zover gevorderd, dat er een exploitant gezocht wordt. 'Dat kan NS Fiets zijn, maar ook iemand anders', aldus Tiemens. 'Maar de gemeente houdt de regie.' Een positie waar veel andere gemeenten alleen van kunnen dromen. Want daar waar NS Fiets de baas is over de stallingen, zal ieder extraatje voor de fietsende reiziger (meer bewaakte openingsuren, gratis stallen) door de gemeente zelf bevochten moeten worden.

> Een fiets huren bij een volledig geautomatiseerde stalling is er niet meer bij

Waar

Een overzicht van geautomatiseerde en nog te automatiseren stallingen staat op www.fietsersbond.nl/stallingen. Daar kun je ook klachten kwijt over geautomatiseerde stallingen.





Fiets Vraag

Karin Broer

In de Vraagbaak op de website van de Fietsersbond kunnen mensen vragen stellen over prangende fietsproblemen. In de rubriek Fietsvraag kiest de Vogelvrije Fietser er één uit om uitgebreid te beantwoorden.

Onweerswolken

'Ben je bij onweer op de fiets veilig? Je bent toch ten opzichte van de aarde geïsoleerd door middel van je twee rubberbanden?,' vraagt Jan Pot uit Zwolle.

➔ 'Nee', zegt Harry Geurts van het KNMI meteen. 'De bliksem kan bijvoorbeeld in het stuur slaan. Metaal geleidt goed. Je loopt als fietser juist meer risico om getroffen te worden. Zeker in het open veld ben je al snel het hoogste punt.' Het advies van Geurts is dan ook: snel naar binnen als er een flinke onweersbui aankomt. En als dat niet lukt: gooi de fiets ergens neer en ga zelf een eind verderop op je hurken zitten met de voeten tegen elkaar. De voeten tegen elkaar is geen bijgeloof, maar een middel om te voorkomen dat er een spanningsverschil tussen je benen ontstaat. Met de voeten tegen elkaar loopt de stroom bij een inslag in de buurt gewoon onder je door. Of het metaal van de fiets de bliksem 'aantrekt', is niet bewezen, maar Geurts zou het niet uitproberen. 'Ik zie soms fietsers met een paraplu op door een onweersbui gaan, dat zou ik nou niet doen.' Schuilen onder een boom is natuurlijk ook niet handig. Een hoog object wordt eerder geraakt. Koeien snappen dit vaak niet.

Hoe vaak fietsers door de bliksem worden geraakt is niet bekend. Per jaar sterven er een à twee mensen door een blikseminslag. Vaak in het open veld. Een jaar of tien geleden kwam een fietser op een dijkje in Zeeuwsch-Vlaanderen om het leven. Bekend zijn ook de risico's die sporters (keepers op het voetbalveld) lopen. Hoeveel mensen er precies gewond raken door een inslag in de omgeving, wordt niet bijgehouden.

Het beste is dus je uit de voeten maken. Maar wanneer moet je dan gaan schuilen? Bij het KNMI houden ze de volgende stelregel aan: als er tien seconden tussen bliksem en donder zit dan is het tijd om in actie te komen. Geurts: 'Dan is het onweer enkele kilometers weg'.

Rekening houden met routeplannen kan natuurlijk. Geurts: 'Ik fiets zelf ook graag. Als er onweer wordt verwacht en het komt het eerst in het zuidwesten dan ga ik lekker in het noordoosten fietsen.'

Op een willekeurige plek in Nederland zijn er per jaar gemiddeld vijfentwintig dagen met onweer. In de zomer is er meer onweer dan in de winter. Over heel Nederland komt eigenlijk overal evenveel onweer voor, al is er in de zomer in de kuststreek wat minder onweer dan in het binnenland. Dat onweer bij de rivieren blijft steken is een fabeltje. Geurts: 'Een flinke onweersbui is een geweldig kolkende massa waarin ook steeds nieuwe buien ontstaan. Zo'n bui is soms wel twaalf kilometer hoog, die laat zich echt niets gelegen liggen aan een smal riviertje.'

Geurts vindt dat fietsers meer op het weer mogen letten. 'Zeker bij onweer, dat brengt toch risico's met zich mee, let dan even op de weersverwachting. Tegenwoordig kun je overal via je mobiele telefoon een weerberichtje krijgen.'



Fietsverlichting

In de Vogelvrije Fietser van afgelopen november miste ik in de test van ledlampen twee invalshoeken.

1. Zelfverblinding. Veel lampen schijnen licht naar boven, zodat de fietser zelf verblind wordt. Van de afgebeelde lampen kan ik zien dat de Inoled Inolight 20+ daar geen last van heeft. De andere afgebeelde lampen hebben allemaal een beetje glas aan de bovenkant en dat is een slecht teken.
2. Montage. Veel lampen kunnen met een klikbeweging van de fiets gehaald worden. Dat is diefstalgevoelig. Snelheidmeters leiden ook vrijwel altijd aan dit euvel.

Ik heb zelf een Basta Comet IV. Deze straalt veel naar boven en is daardoor als gewone lamp onbruikbaar. Ik gebruik hem echter als bijverlichting, bijvoorbeeld als de weg erg donker is, om wegwijzers te lezen en om automobilisten te helpen als ze het dimknopje niet kunnen vinden. Daarvoor is het weer een voordeel dat de lamp niet onwrikbaar op de fiets is gemonteerd. ←

Feico Nater, per e-mail

Zijreflectie (1)

In de Vogelvrije Fietser van afgelopen september staat een artikel over wat er op en aan een fiets moet zitten. Hierin staat dat losse gele reflectoren in Nederland wettelijk niet toegestaan zijn. In Weert zijn bij de controle van fietsen voor het verkeersexamen deze aanvankelijk ook afgekeurd, maar dit jaar kwam de politie melden dat ze wel voldeden. Ik heb nog even op de site van de politie gekeken (http//infopol.asp4all.nl; zoek op fietsreflector) en daar staat dat ze toegestaan zijn, zonder dat enige restrictie is aangegeven. ←

Nelleke Verschoor, Fietsersbondafdeling Weert

Brieven





Opgefleurd

Deze bloemige fietser, geparkeerd voor de kerk in Lathuile, in de buurt van het meer Annecy ontmoette Aleid van der Kolk in Frankrijk.

Bijtanken

In de Vogelvrije Fietser van afgelopen september stond een nieuwsbericht over oplaadpunten voor de elektrische fiets. Omdat mijn man moeilijk loopt maar nog wel kan fietsen, boekten we vorig jaar voor een Elfsteden fietstocht met bagagevervoer en overnachtingen. De afstanden die we per dag aflegden lagen tussen de vijfendertig en vijfenzestig kilometer per dag. Omdat er hoge bruggetjes en veel tegenwind was, gebruikte hij veel ondersteuning. We hebben steeds onderweg in een dorpje geluncht en op de vraag: 'Mijn fiets heeft ook honger, mag hij even aan de stroom?', werd steeds zonder aarzelen 'ja, natuurlijk', gezegd. En terwijl mijn man met een kopje koffie bleef zitten, kon ik even het dorp rondwandelen. U ziet: niet alles hoeft georganiseerd te zijn. Er zijn zóveel aardige en behulpzame mensen dat er weinig excuses zijn om niet wat langere fietstochtjes te maken.

Joke Visser-Bosland

Rokkenloodjes (1)

Op het probleem van Sedih in de Fietsvraag van de Vogelvrije Fietser van afgelopen november, zou ik adviseren: draag een broekrok. Omdat ik vrijwel alle dagen op de fiets zit, draag ik zomer en winter vrij lange broekrokken. Als ik loop of sta zien ze er uit als gewone, wat geplooide rokken. Op de fiets vallen de pijpen aan weerskanten van het zadel, opzwaaien is er niet bij en het is lekker warm. Alleen echt voor 'netjes' trek ik een rok of jurk aan.

J. van Goeverden-Grijns, Groesbeek



Rokkenloodjes (2)

Al jaren bezit ik twee vlindertjes die volgens mijn oma werden gebruikt tegen het opwaaien van je rok op de fiets. Dankzij de fietsvraag weet ik nu dat dit 'rokkenloodjes' zijn. Bijgaand een foto van mijn rokkenloodjes.

J. van Goeverden-Grijns, Groesbeek

Zijreflectie (2)

Niet alleen in Nederland en Duitsland is zijreflectie verplicht, maar ook in België (zie Vogelvrije Fietser september 2006, Alles erop en eraan) Wel is het zo dat men bij ons kan kiezen tussen gele of oranje reflectoren die je aan de spaken kunt klikken of een grijze reflectorstreep op de band.

Stefan Van Camp, Mechelen, België

Opzij! (2)

Ik heb net het artikel Opzij! Opzij! Opzij!!! in de Vogelvrije Fietser van afgelopen september gelezen en ik ben een beetje ontgoocheld over het gebrek aan visie op mogelijke verbeteringen. In het artikel wordt gewag gemaakt van keuvelende groepjes bejaarden die een compleet fietspad blokkeren met tien kilometer per uur. Inderdaad komt dat voor, maar slechts af en toe. Een veel meer voorkomend euvel zijn koppels die gezellig op de fiets aan het genieten zijn. Wanneer je die met een groep fietsers achterop rijdt, speelt zich meestal het volgende tafereel af: één of beide rijders kijken achterom. De linkse rijder laat zich vervolgens terugzakken tot achter de rechtse. Daarbij daalt de snelheid van twaalf naar ongeveer zeven kilometer per uur waarbij de achter op komende fietsers helemaal in de remmen moeten. Daarom zou het een goed idee zijn om een spotje te maken met als instructie: 'hoor je de bel dan gaat links snel over rechts'. Als een dergelijk spotje enkele keren wordt herhaald aan het begin van het nieuwe zomerfietsseizoen dan kan mijn inziens veel ergernis worden voorkomen, en wordt het ook veiliger op het fietspad.

Hendrik Dejonckheere, per e-mail.



Fietsen of diëten?

Afslanken op de fiets, is dat een haalbare kaart of onbegonnen werk? De Vogelvrije Fietser sloeg de schrik om het hart. Wie twee oliebollen eet, moet een uur fietsen om de extra calorieën weer kwijt te raken.

De meeste energie verbruik je met niks doen. Zestig tot wel zeventig procent van wat we eten, gebruiken we voor de meest basale lichamelijke processen zoals ademhalen en het laten functioneren van hart en hersenen. Tien tot vijftien procent wordt opgesoupeerd door de spijsvertering zelf. De resterende vijftien tot twintig procent gaat in dagelijkse bewegingen zitten zoals staan, lopen, zitten, liggen en slapen.
De hoeveelheid energie die in ons voedsel zit, wordt uitgedrukt in calorieën. Je gebruikt normaal gesproken zo'n 2000 kilocalorieën (kcal) per dag. Als we evenveel calorieën opeten als we gebruiken, komen we geen grammetje aan. Helaas is dat voor velen onder ons niet weggelegd. We eten meestal meer dan we gebruiken. Die extra energie slaan we op in vet. Hoe raken we dat vetrolletje vervolgens weer kwijt?

De Nederlandse Norm Gezond Bewegen beveelt minimaal een halfuur licht tot matig intensief bewegen per dag aan. En dat hoeft niet eens een half uur achterelkaar. Het mag ook drie keer tien minuten zijn. Wie iedere dag op de fiets naar het werk zit, en daar ook nog een keer de trap pakt in plaats van de lift, haalt dat met gemak. Maar val je er ook van af?

Als je gewicht wilt verliezen, moet je - afhankelijk van je ambities - 1000 tot 2000 kcal per week meer verbruiken dan je normaal doet. Dat komt neer op een extra verbruik van 143 tot 285 kcal per dag. Met een halfuurtje fietsen trap je volgens de deskundigen al 130 kcal weg. Als je ook nog een keer de trap neemt, zit je op al de goede weg. Maar, en dat is het addertje onder het gras, je moet er geen enkel extra boterhammetje (85 kcal) bij eten. Eet je voor de lekkere trek een kroketje op die boterham (160 kcal), dan moet je daar weer zevenendertig minuten fietsen tegenover stellen. Stroopwafel gesnoept? Nog eens dertig minuten fietsen, terwijl je een chocoladebiscuitje of bitterbal (45 kcal) al in tien minuten er weer affietst. Een taartpuntje bij de koffie (290 kcal)? Dan moet je ruim een uur fietsen. Dat tikt dus lekker aan.

'Als je af wilt vallen, moet je minder eten.' Die conclusie is simpel, stelt Klaas Westerterp, hoogleraar Humane Biologie aan de universiteit van Maastricht. Hij deed onderzoek naar de relatie bewegen en energieverbruik. Van meer bewegen raak je niet per definitie kilo's kwijt, is zijn bevinding. Erger nog: wie meer beweegt krijgt meer spiermassa en komt dus aan. Meer bewegen maakt ook hongerig, waardoor je meer eet en je nog steeds niet dunner wordt.
'Regelmatig intensief bewegen is wel gezond. Het helpt bij het voorkomen van hart- en vaatziekten en bij diabetes II, maar het resulteert niet in gewichtsverlies', concludeert Westerterp dan ook. Wie af wil vallen en op gewicht wil blijven, zal een cocktail van minder en gezonder eten en regelmatig bewegen tot zich moeten nemen. En wie gewoon gezond wil blijven, fietst.





Tekst: Jolinda van Hoogdalem
Foto: Peter Arno Broer
Taart: Sweet Things Utrecht

Volgens de deskundigen moet je 7000 tot 7500 kcal extra verbruiken om één kilo vet kwijt te raken. Bij rustig fietsen (15 kilometer per uur) verbruik je 2 kcal per half uur per kilo gewicht. Stel je weegt 65 kilo, dan verbruik je 130 kcal in met een halfuurtje fietsen. Wil je een kilo eraf fietsen, dan moet je dat dus zo'n 27 uur doortrappen (zonder te eten en te drinken).
Zelfs als je je flink inspant, vliegen de kilo's er niet af. Wie 30 tot 35 kilometer per uur fietst, verbruikt gemiddeld 5,5 kcal per half uur per kilo lichaamsgewicht. Met zo'n 10 uur fietsen ben je dan één kilo kwijt.

Surfen:

www.fietsersbond.nl/gezondheid
www.sportjefit.nl
www.gezonder-afvallen.nl

COLOFON

De Vogelvrije Fietser is een tweemaandelijkse uitgave van de Fietsersbond. De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De Fietsersbond is aangesloten bij de European Cyclists' Federation.

Redactieadres en landelijk bureau Fietsersbond
Balistraat 59, 3531 PV Utrecht,
Postbus 2828, 3500 GV Utrecht,
☎ 030-2918171, fax 030-2918188,
e-mail: info@fietsersbond.nl
internet: www.fietsersbond.nl

Redactie Jolinda van Hoogdalem (hoofdredacteur), Michiel Slütter (redacteur)

Medewerkers aan dit nummer Kees Bakker, Karin Broer, Michel Post, Nan Rosens, Monique Vaassen en Gerard van Westerloo

Vormgeving Raadgever en partners, Amersfoort

Drukwerk Hollandia, Heerhugowaard

Contributie inclusief toezending van de Vogelvrije Fietser bedraagt € 24,- per jaar (jonger dan 18 jaar € 9,-) en € 12,- zonder dit blad (meer mag natuurlijk ook). Wanneer het lidmaatschap in de loop van het verenigingsjaar wordt beëindigd, blijft de jaarlijkse bijdrage in zijn geheel verschuldigd.

Adreswijzigingen kunnen via de website (www.fietsersbond.nl/contact) worden doorgegeven of schriftelijk: stuur de adresband van dit blad met het nieuwe of verbeterde adres terug naar de Fietsersbond.

Advertenties Rob Koese (ma, di, do)
☎ 030 - 2918130, fax 030 - 2918188
Koese @fietsersbond.nl

Oplage 30.000
ISSN 0166-0276

Sluitingsdatum kopij volgende Vogelvrije Fietser: 22 januari. Het nummer verschijnt begin maart 2007.

Omslag: Bas Beentjes/HH
Jaarverslag: Het jaarverslag van de Fietsersbond staat op www.fietsersbond.nl/jaarverslag



LOKALE AFDELINGEN

Kijk voor e-mailadressen en websites van lokale afdelingen op www.fietsersbond.nl

Groningen
• **Groningen**, Postbus 1061, 9701 BB Groningen (Anke Bosma).

Friesland
• **Friesland**, 058-2666949 (Jelle Bruinsma).

Drenthe
• **Assen**, 0592-340190 (Caroline Couperus) • **Emmen**, 0591-625807 (Jaap Tak) • **Hoogeveen**, 0528-270496 (Hilly Karst) • **Meppel**, 0522-263191 (Arend Beekhuis) • **Zuidoost-Drenthe**, 0591-302799 (Nelly en Henny Barelds).

Overijssel
• **Almelo**, 0546-825382 (José Floris) • **Deventer**, 0570-652521 (Leo Clasquin) • **Enschede e.o.** 06-13173644 (Wim Koolhoven) • **Hengelo e.o.** 074-2595429 (William van den Heuvel). • **Zwolle**, 038- 4651391 (Jelle ter Burg).

Gelderland
• **Achterhoek**, 0314-341 874 (Willy Flach)• **Apeldoorn**, 055-5340029 (Jan Timmner) • **Arnhem** 026-3820560 (Jos de Bont) b.g.g. 026-3700087 (Jan Kelderman(Renkum) 026-3341565 (Ivo Smit) • **Bommelerwaard**, 0418-671731 (Sake Reindersma) • **Bronckhorst**, 0575-553953 (Els Nijhoff) • **Brummen**, 0313-651095 (C.Dekker) • **Culemborg**, 0345-520060 (Louis Raetsen) • **Ede**, 0318-614504 (Leo Langeveld) • **Epe**, 0578-575900 (Jan Polman) • **Ermelo**, 0341-557503 (Egge Vegter) • **Geldermalsen**, 0345-575 279 (Yvonne Gasau) • **Lingewaard**, 0481-459494 (Judith van Kol) • **Noordwest-Veluwe**, 0341-423933 (Reind Fokkink) • **Nijkerk**, 033-2459145(Riet van Bokhorst) • **Nijmegen**, 024-3222990 (Mieke Kipping-Geertsema) • **Overbetuwe** 0488-491409 (Hugo Besemer) • **Rheden-Rozendaal**, 0313-427195 (Theo van Hees) en 026-3700087 (Jan Kelderman) • **Rhenen**, 0317-615798 (Rein Bijkerk) • **Wageningen**,0317-417638 (Judica Velema) • **West-Betuwe**, 0344-654030 (Rinus van Dijke) • **Zutphen e.o.** 0575-520776 (Frits Wieck)

Flevoland
• **Almere** 036-5216173 (Mario Kramer); • **Dronten e.o.** 0321-323002 (Marcel van der Wijden) • **Flevoland**, 036-5371831 (Frans van Schoot) •**Lelystad** 0320-264209 (Ton ten Brinke) • **Noordoostpolder** 0527-698147 (Maarten Dingemans) •**Zeewolde** 036-5220188 (Jan Helmers).

Utrecht
• **Amersfoort**, 033-4560428 (Pieter de Jong) • **De Bilt**, 030-2200453 (Liske Roessingh) • **Houten**, 030-2965042 (Paul Lammers) • **Leusden**, 033-4946790 (Jan Luteijn) • **Maarssen**, 06-20130409 (Jan Brinkers) • **Nieuwegein**, 030-6053099 (Clarion Wegerif) • **Soest** 035-6026837 (Ammy Langenbach) • **Utrecht**, 030-2516869 (Jan van Embden) • **Utrechtse Heuvelrug**, 0343-517930 (Bert Rook)• **Veenendaal**, 0318-543106 (Ingrid Visser-Kroon) • **Woerden**, 0348-442446 (Ko Kleijn) • **Zeist**, 030-6962658 (Peter van Zuijlen)

Noord-Holland
• **Aalsmeer-Uithoorn**, 0297-342910, (Nicolette van Woudenberg) • **Alkmaar**, 072-5610107 (Herman Jan Frieling) • **Amsterdam e.o.** 020-6854794 •**Amstelveen**, 020-6473430 (Tee Hay Ting) • **Bloemendaal** 023-5440227 (Rogier Tan) • **Castricum** 0251-657257 (Sybrand Laan) • **Diemen**, 020-6902125 (Theo Jorna) •**Eemnes** (Kees Groot), 035-5386825 • **Edam-Volendam**, 0290-372740 (Peter en Rosalinde Bakker-Rens) • **Haarlem e.o.** 023-5245277 (Gert Klijn) • **Haarlemmermeer**, 023-5636763 (Bert Koldijk) • **Heemstede**, 023-5282381 (Rob van Slijpe) • **Heiloo e.o.** 072-5332501 (Coert Zuurbier); • **Hilversum**, 035-6850945 (Jos Oude Elfrink) • **Langendijk**, 0226-314496 (Rob Duivens) • **Naarden-Bussum**, 035-6915881 of 6914217 (Arie Vijn) • **Noord-Holland-Noord** 0224-296926 (Charles van der Mark) • **Stedebroec**, 0228-511679 (Jack Dekker) • **Texel**, 0222-316455 (René Boon) • **Velsen**, 0255-534253 (Frans de Vilder) • **Waterland**, 0299-647079 (Sam Camphuijsen); • **West-Friesland**, 0229-214441 (Corrie de Jong) • **IJmond-Noord**, 0251-248460 (Jan Zonneveld) • **Zaanstreek**, 075-6288490 (Loek Vlaanderen).

Zuid-Holland
• **Albrandswaard**, 010-5014677 (Joop Jacobs) • **Alphen a/d Rijn**, 0172-443339 (Arno van Zaanen) • **Barendrecht**, 0180-619773 (Jan Laverman) • **Binnenmaas**, 078-67 65 900 (Bernd Zvart) • **Boskoop**, 0172-216623 (Leo van den Ouden) • **Capelle en Nieuwerkerk a/d IJssel**, 010-4503184 (Enno van Waardenberg) • **Delft**, 015-2615466 (Ineke Kroon) • **Haagse regio**, 070-3621542 (Bob Molenaar • **Drechtsteden**, 078-6313559 (Astrid Withagen) • **Gorinchem e.o.** 0183-562950 (Ria Pruissen) • **Gouda**, 0182-585403 (Frans Spruijt) • **Hillegom**, 0252-520096 (Henk Huurneman) • **Katwijk**, 071-4017072 (Tini Beekenkamp) • **Krimpen a/d IJssel**, 0180-520550 (M.M. Kuijt) • **Lansingerland**, 06-14310914 (Loes Beukers) • **Leiden e.o.** 0252-377858 (Theo van der Poel) • **Leidschendam-Voorburg**, 070-3861681 (Jan Stoop) • **Maassluis**, 010-5918261 (Suzanne Stolk) • **Noordwijk**, 071-362 02 55 (Jan van der Linden) • **Oegstgeest**, 071-5230526 (Annemarie Klijnsmit) • **Ridderkerk**, 0180-412634 (Gerard Elkhuizen) • **Rijswijk**, 070-3940893 (Han Bik) • **Rotterdam**, 1080-619773 (Jan Laverman) • **Rotterdam Alexander**, 010-4217335 (Nel van Dijk) • **Rotterdam Feijenoord-Charlois**, 010-4320646 (Ad Broere) • **Rotterdam-Noord**, 010-2651984 (Zeger de Jong) • **Schiedam**, 06-25018132 (Wilco van Erven) • **Sliedrecht**, 0184-419210 (Jos van Heteren) •**Papendrecht** 078-61 59 689 (Nico van Delft) •**Vlaardingen**, 010-4753282 (Ton Graal) •**Wassenaar** 070-51 17 442 (Roelof van der Graaf • **Zoetermeer**, Willemstraat 109, 2713 AC (Theo Hebing). •**Zwijndrecht**, 078-6198822 (Hein de Bruin)

Zeeland
• **De Bevelanden**, 0113-562882 (Chris Reijerse) • **Middelburg**, 0118-634526 (Sjef van Oirschot) • **Schouwen**, 0111-652721 (Jan Midavaine) • **Vlissingen**, 0118-470225 (Jan Goedvolk) • **Zeeuws-Vlaanderen**, 115-648066 (Truus v.d. Berg-v. Dijk) • **Zeeland**, 0118-629410 (J.H.D. Roodenburg)

Noord-Brabant
• **Boxtel**, 0411-675271 (Pierre van den Oord) • **Breda**, 076-5143967 (Piet Brosens) • **Den Bosch**, 073-6134679 (H.M. Schuurmans) • **Eindhoven**, 040-2130084 (Maarten Nollen) • **Etten-Leur**, 076-5037510 (Frans van den Broek) • **Geldrop/Mierlo**, 040-2851451 (Rob van Stratum) • **Haaren**, 0411-641778 (Hans Naaijkens) • **Heeze**, 040-2240064 (Arnold Niessen) • **Helmond**, 0492-541622 (Wim Raaymakers) • **Midden-Brabant**, 013-5427528 (Ton Monquil) • **Noordoost-Brabant**, 0412-645781 (Henk Molenhuis) • **Nuenen**, 040-2831893 (Jos Blatter) • **Roosendaal**, 0165-554328 (Bert de Doelder) • **Uden-Landerd**, 0413-331765 (Alphons Goossens) • **Valkenswaard**, 040-2019386 (Frans Meurkens) •**Vught**, 073-6570217 (Reinoud de Haan) • **Waalre**, 040-7074156 (A. Harrewijne) • **Zuidoost-Brabant**, 0497-384961 (Harrie Haenen)

Limburg
• **Leudal**, 0478-581833 (Jo van Rooij) • **Maastricht**, 043-3472726 (Laurent Theunissen) • **Midden-Limburg**, 0475-462301 (Frans Heijnen) • **Parkstad Limburg**, 045-5741590 (Jos van Genderen) • **Weert**, 0495-524862 (Nelleke Verschoor-van der Poel) • **Westelijke Mijnstreek**, 046-45 23 622 (Gerdi Breembroek).

regeladvertenties

De prijs van regeladvertenties wordt berekend aan de hand van het aantal leestekens. € 22 voor 150 leestekens (1-3 regels); € 6 voor iedere volgende regel. Aanleveren met factuuradres via e-mail. Voor niet-digitaal aangeleverde advertenties wordt € 10 extra in rekening gebracht.

Advertenties kunnen worden opgegeven bij de Fietsersbond, Rob Koese, Postbus 2828, 3500 GV Utrecht, tel. 030-2918130, fax. 030-2918188, email: koese@fietsersbond.nl

OVERNACHTINGEN

Bourgondië-Morvan.Sur Yonne.**Hotel/camping** met verhuur.Rust, rivier, natuur, veel fietsroutes. Uniek Ned.kleinsch.adres.www.suryonne.com

Zuid-België, Fietsvakantie in het dorp waar Hennie Kuyper de WK won. **Twee vak. woningen** op Carré-boerderij met ezels, kindvriendelijk, kleinschalig. Ideaal voor gezin en genieters. www.croquette.be

Nieuw. Rustig gelegen royale **bungalow** met bostuin, 7-8 volw. en een kind. **Drents Friese Wold**, zie www.de-dwaalgast.nl ook in crocusvak nog vrij.

Bergen aan Zee: aan LF-route **pension Stormvogel**, J. Kalffweg 12. Bed&Breakfast : €44 / 2 personen, tel. 072-5812734.

Drents-Friese Wouden karaktervol **vakantiehuisje** 2-4 personen. Fietsen-rust-bloemen-vogels. Tel. 0516-515303 of kijk op www.dickerentoos.nl

Gr/Fr/Dr-grensgebied, chalet/vak.huisje, part.erf/natuurterrein, max. 2 niet rokende rustzoekers. Tv, cv, terras rondom, parkeren bij chalet. Fietsen gratis beschikbaar. Geen huisd. tel. 0594 549 531 donhof@kpnplanet.nl

Grens Drenthe-Groningen BW Hotel-Restaurant Stadskanaal 4*. Fietsverh, **Gratis** Fietsroutes en **gratis** bewaakte stalling. Tel. 0599-650699. info@Hotel-Stadskanaal.nl

DIVERSEN

Met uw kinderen heerlijk fietsen langs de pittoreske **Linge** of de **Achterhoek** (en Duitsland) langs kleine campings, **Brabant** (en Belgie) langs natuurkampeerterreinen
Of door de afwisselende **Auvergne** of de **Morvan**...
Langs ingerichte piramidetenten en mét bagagevervoer!
Nieuw: de mooie **IJsselvallei**-route langs **Stayokay Hostels!**
www.degeldersemorgen.nl info of folder 0345 582000

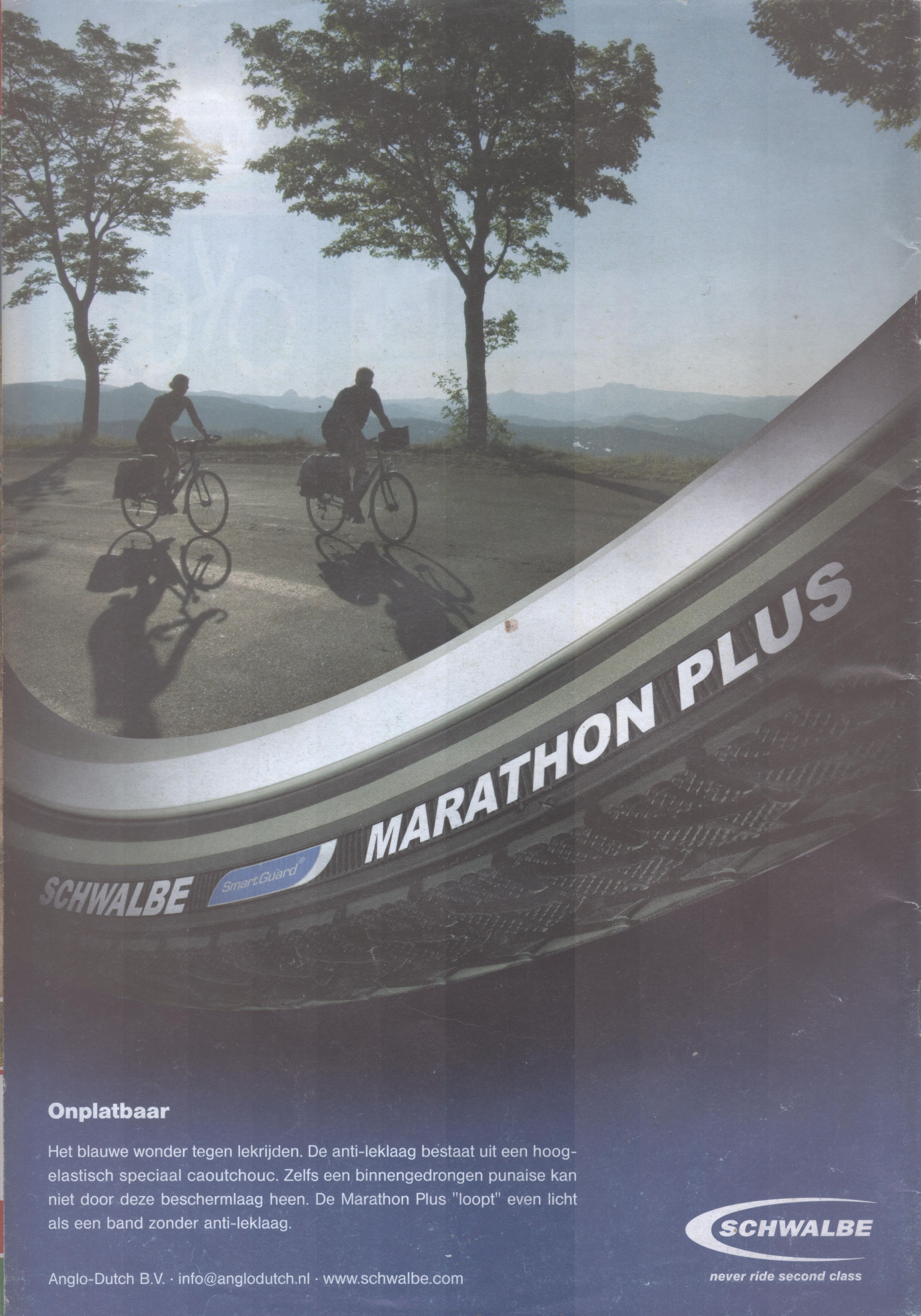
Kapel te huur in **Oosterbeek**.
Sfeervolle en inspirerende cursus- en vergaderruimte.
Max. 15 personen. Tel: 026-3390044 of kijk op www.bernulphuskapel.nl

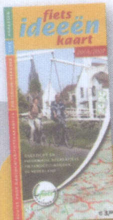
Weggezakte kennis **FRANS** ophalen ?
www.universelle.nl
Een unieke cursus.

Zomer 2007. **Vaarvakanties** op voormalig vrachtschip.
Stap op in Frankrijk, België of Nederland en **"vaarmee"**
Info: 020-4650650 / 06-44924771 of www.vaarmee.nl



De vakantiefietser
De specialist voor je fietsvakantie
Uitrusting – fietsen – reizen
Westerstraat 216, 1015 MS Amsterdam
www.vakantiefietser.nl


MARATHON PLUS
SCHWALBE
SmartGuard®
Onplatbaar
Het blauwe wonder tegen lekrijden. De anti-leklaag bestaat uit een hoog-elastisch speciaal caoutchouc. Zelfs een binnengedrongen punaise kan niet door deze beschermlaag heen. De Marathon Plus "loopt" even licht als een band zonder anti-leklaag.
SCHWALBE
never ride second class
Anglo-Dutch B.V. · info@anglodutch.nl · www.schwalbe.com



5 redenen om lid te worden



Welkomstcadeau voor nieuwe leden
Na aanmelding ontvangt u een gratis fietskaart met een overzicht van alle fietsroutes en fietsgidsen in Nederland.

1. Meer en betere fietsvoorzieningen
2. Elke 2 maanden het ledentijdschrift Vogelvrije Fietser, boordevol interessante en praktische informatie. Met testen van o.a. fietsen, fietssloten en fietsroutes
3. Routeplanner en fietsvraagbaak op de website
4. 10% korting bij meer dan 500 fietsenwinkels
5. Een lidmaatschap kost slechts 24 euro per jaar

De bond die opkomt voor úw veiligheid en úw fietsplezier!

Word lid van de Fietsersbond.
Aanmelden kan via www.fietsersbond.nl/lid of met deze antwoordkaart





De Fietsersbond behartigt de belangen van fietsers deskundig en actief. Leden ontvangen iedere 2 maanden het tijdschrift Vogelvrije Fietser, boordevol fietsersnieuws.

Ik geef een jaarabonnement op de Vogelvrije Fietser cadeau aan

NAAM CADEAU-ONTVANGER

☐ DHR ☐ MEVR VOORLETTERS / NAAM

STRAAT POSTCODE

PLAATS GEBOORTEDATUM

(E-MAIL)

NAAM GEVER CADEAU-ABONNEMENT

Ik machtig de Fietsersbond om eenmalig 15 euro af te schrijven van mijn bank/girorekening.

☐ DHR ☐ MEVR VOORLETTERS/NAAM

STRAAT POSTCODE

PLAATS POSTBANKREKENING

HANDTEKENING DATUM

Postzegel
hoeft niet
mag wel



Antwoordnummer 4309
3500 VE Utrecht



07.vvf



Ja, ik word lid

De Fietsersbond behartigt de belangen van fietsers. Om lid te worden, kunt u ook dit kaartje gèbruiken. Leden ontvangen iedere twee maanden het ledentijdschrift Vogelvrije Fietser (€ 24 per jaar).

VOORLETTERS / NAAM M/V

STRAAT POSTCODE

PLAATS GEBOORTEDATUM

GIRO- OF BANKREKENING (BIJ AUTOM. INCASSO)

E-MAIL

TELEFOONNUMMER

HANDTEKENING DATUM

LIDMAATSCHAP

- ☐ Lid met tijdschrift, 24 euro per jaar
- ☐ Lid zonder tijdschrift, 12 euro per jaar
- ☐ Jeugd tot 25 jaar, 9 euro per jaar

BETAALWIJZE

- ☐ Automatische incasso
- ☐ Acceptgiro

Postzegel hoeft niet mag wel



Antwoordnummer 4309
3500 VE Utrecht



07.vvf